

Официален вестник

на Европейския съюз

L 92



Издание
на български език

Законодателство

Година 56
3 април 2013 г.

Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕШЕНИЯ

2013/150/ЕС:

- ★ Решение на Комисията от 9 януари 2012 година относно държавна помощ SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10), предоставена от Унгария в полза на Malév Hungarian Airlines Zrt. (нотифицирано под номер C(2011) 9316) ⁽¹⁾..... 1

2013/151/ЕС:

- ★ Решение на Комисията от 19 септември 2012 година относно държавната помощ SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) приведена в действие от Чешката република за České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — план за реструктуриране) (нотифицирано под номер C(2012) 6352) ⁽¹⁾.... 16

Цена: 3 EUR

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 9 януари 2012 година

относно държавна помощ SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10), предоставена от Унгария в полза на Malév Hungarian Airlines Zrt.

(нотифицирано под номер C(2011) 9316)

(само текстът на унгарски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2013/150/EC)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид решението на Комисията да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС ⁽¹⁾, относно държавна помощ C 38/10, (ex NN 69/10) ⁽²⁾,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с горепосочените разпоредби и като взе предвид техните мнения,

като имат предвид, че:

I. КОНТЕКСТ И ПРОЦЕДУРА

(1) След няколко неуспешни опита за приватизация, през 2007 г. унгарската държава сключи споразумение за покупко-продажба с AirBridge Zrt. (наричан по-долу „AirBridge“) относно 99,95 % от акциите на националния

⁽¹⁾ Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от ДФЕС; двата набора от разпоредби са по същество идентични. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, където това е уместно.

⁽²⁾ Решение на Комисията C(2010) 9671 окончателен от 21 декември 2010 г. (ОВ С 156, 26.5.2011 г., стр. 11).

превозвач Malév Hungarian Airlines Zrt. (наричан по-долу „Malév“). AirBridge изплати 200 милиона HUF (740 000 EUR ⁽³⁾) за придобиване на акциите. Комисията получи уведомление относно споразумението за приватизация в съответствие с член 108, параграф 2 от ДФЕС, но впоследствие то беше оттеглено ⁽⁴⁾.

(2) Вследствие на финансовите затруднения на новия собственик руската Външноикономическа банка „Внешэкономбанк“ (наричана по-долу „VEB“) придоби дял от 49,5 % в AirBridge и стана непряк акционер в Malév.

(3) През март 2010 г. Комисията научи от прессъобщения за намерението на унгарската държава да ренационализира Malév. С електронно писмо от 2 март 2010 г. унгарските органи потвърдиха тези прессъобщения.

(4) На 10 март 2010 г. Комисията получи жалба с електронно писмо от Wizz Air, нискобюджетен въздушен превозвач със седалище в Унгария и основен конкурент на Malév в Унгария. В тази жалба се твърди, че дружеството Malév е получило държавна помощ, която е незаконна и несъвместима с вътрешния пазар, посредством редица различни мерки. С писмо от 29 март 2009 г. Комисията препрати нероверителна

⁽³⁾ Сумите в EUR в настоящото решение са приблизителни стойности, посочени само ориентировъчно. Всички суми в HUF (с изключение на заема на Унгарската банка за развитие (MFB) от 76 млн. EUR и гаранцията на VEB от 32 млн. EUR, които са деноминирани в EUR, вж. съображение 20) са представени в EUR по обменния курс от 2 август 2011 г.: 270 HUF/EUR. През 2011 г. HUF се колебаеше в широки граници от 260 до 300 HUF/EUR.

⁽⁴⁾ Унгарските органи изпратиха до Комисията уведомление за финансовите споразумения във връзка с приватизацията на Malév с електронно писмо от 10 април 2008 г. Тази мярка бе регистрирана с референтен номер N 190/2008. Унгарските органи оттеглиха тази мярка на 12 ноември 2009 г.

версия на жалбата до унгарските органи заедно с искане за допълнителна информация. На 30 април 2010 г. Унгария представи мнения относно същността на тази жалба, като даде отговори на поставените в нея въпроси.

- (5) На среща с унгарските органи на 5 май 2010 г. същите посочиха, че възнамеряват да реструктурират въздушния превозвач. Те обаче изтъкнаха също така, че все още не знаят колко всеобхватно ще бъде това реструктуриране.
- (6) Комисията получи втора жалба (от конкурент, който не се съгласи да бъде разкрита идентичността му) на 5 октомври 2010 г., която беше препратена на унгарските органи с писмо от 21 октомври 2010 г. На 19 ноември 2010 г. унгарските органи представиха мнения относно същността на тази жалба.
- (7) На 14 юли 2010 г. и 8 октомври 2010 г. Комисията поиска допълнителна информация от унгарските органи, като отговори бяха получени на 11 август 2010 г., 16 август 2010 г., 5 октомври 2010 г., 3 ноември 2010 г. и 23 ноември 2010 г.
- (8) При тези обстоятелства на 21 декември 2010 г. Комисията взе решение за откриване на официалната процедура по разследване в съответствие с член 108, параграф 2 от ДФЕС (наричано по-долу „решението за откриване на процедура“) относно твърдението за различни мерки за държавна помощ, приведени в действие в полза на Malév.
- (9) На 24 февруари 2011 г. Унгария представи своите мнения относно решението на Комисията за откриване на процедурата.
- (10) Решението за откриване на процедурата бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 26 май 2011 г. ⁽⁵⁾ Мнения бяха получени от две заинтересовани страни: от Wizz Air на 26 юни 2011 г. и от конкурент (нежелаещ да бъде разкрита идентичността му) на 28 юни 2011 г.
- (11) На 6 юли 2011 г. Комисията препрати тези мнения на Унгария. На 5 септември 2011 г. Унгария представи мнения относно коментарите на третите страни.
- (12) След решението за откриване на процедурата в Брюксел се състояха две срещи между службите на Комисията и унгарските органи: на 10 юни 2011 г. и на 19 октомври 2011 г.
- (13) На 26 септември 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация от унгарските органи и Унгария отговори с писмо от 25 октомври 2011 г.

II. MALÉV И РАЗГЛЕЖДАНИТЕ МЕРКИ

II.1. Дружеството

- (14) Седалището на Malév е на Международната аерогаза „Ференц Лист“ в Будапеща и към настоящия момент въздушният превозвач работи с парк от 22 въздухоплавателни средства ⁽⁶⁾ до дестинации в Европа и Близкия Изток. През 2009 г. той е превозил 3,2 милиона пътници ⁽⁷⁾.

II.2. Периодът преди приватизацията от 2007 г.

- (15) Унгарските органи направиха няколко опита да приватизират Malév. През 1992 г. 35 % от акциите на Malév бяха продадени на контролиран от държавата италиански консорциум от Alitalia и Simest. През 1997 г. Alitalia-Simest продаде своя дял на консорциум от две частни унгарски банки (ОТР и МКВ). През 1999 г. повечето частно притежавани акции са изкупени обратно от държавата, в резултат на което държавната собственост възлиза на 97 %.
- (16) Дружеството Malév, наред с много други въздушни превозвачи, претърпя значителни щети от спада в авиационния пазар след събитията през септември 2001 г. и започна да реализира загуби (вж. таблица 1 по-долу).
- (17) В този контекст държавата отново взе решение да приватизира Malév.

II.3. Приватизацията от 2007 г. и Malév под частен контрол

II.3.1. Продажбата на AirBridge

- (18) Дружеството има нужда от рекапитализация, а държавата, като собственик, беше с ограничени възможности да финансира такава инвестиция. Поискани са оферти за Malév и в началото на 2007 г. беше решено, че най-добрата оферта е на дружеството със специална цел „AirBridge“. AirBridge предложи атрактивен и икономически осъществим бизнес план и план за реструктуриране.
- (19) На 23 февруари 2007 г. беше сключено споразумение за покупко-продажба, съгласно което 99,95 % от акциите на Malév са продадени на AirBridge. 49 % от акциите на AirBridge са били собственост на Борис Абрамович ⁽⁸⁾, руски бизнесмен, притежаващ мажоритарен дял в няколко руски авиационни компании (KrasAir и Обединени руски авиационни компании AirUnion), а 51 % — на отделни унгарски граждани. Ето защо очакванията са били, че заедно с бизнес плана и плана за реструктуриране AirBridge ще допринесе с ноу-хау и ефективно управление на Malév.

⁽⁶⁾ <http://www.malev.com/companyinformation/introduction/malev-company-profile>.

⁽⁷⁾ Съгласно интернет страница на дружеството „повече от 3 милиона пътници, осигуряващи приходи, са летели с Malév през 2010 г.“.

⁽⁸⁾ Това участие от 49 % в AirBridge е било заложено от г-н Абрамович във VEB, руската държавна външноикономическа банка („Государственный банк внешнеэкономической деятельности“), като гаранция за заем, предоставен на AirBridge от VEB.

⁽⁵⁾ Вж. бележка под линия 2.

(20) Най-съществените елементи от това споразумение са:

- a) AirBridge закупува 99,95 % от акциите на Malév за 200 милиона HUF (740 000 EUR). Не по-късно от 31 декември 2008 г. AirBridge се задължава да осигури финансиране ⁽⁹⁾ в размер на 50 милиона EUR.
- б) Заем, предоставен през 2003 г. на Malév от Унгарската банка за развитие (Magyar Fejlesztési Bank, наричана по-долу „MFB“), която е 100 % държавна собственост, в размер на 76 милиона EUR, е изваден от счетоводния баланс на Malév и прехвърлен на дружеството със специална цел на Malév (Malév Vagyongkezelő Kft., наричано по-долу „MAVA“), което е 100 % държавна собственост.
- в) Полученият през 2003 г. заем от MFB е деноминиран в EUR, гарантиран на 100 % от държавата, с лихвен процент тримесечна референтна ставка IBOR + 0,5 %. Първоначалният падеж на заема е 2013 г., като главницата трябва да бъде изплатена на една вноска на падежа. С прехвърлянето на главницата и лихвите на MAVA падежът на заема също е удължен до 2017 г.
- г) Според унгарските органи активи на стойност 76 милиона EUR са прехвърлени на MAVA заедно със заема. Тези активи включват търговската марка Malév, керосинопровод и един самолет B767. Ако Malév реализира печалба, дружеството следва да изплати на MAVA и 25 % от печалбите след данъчно облагане. AirBridge предоставя на MAVA и банкова гаранция от VEB за покриване на изплащането на заема в размер до 32 милиона EUR.
- д) Освен това Malév ще изплаща на MAVA сумата от 200 000 EUR годишно като роялти за използване на наименованието и логото „Malév“. AirBridge се задължава да продължи да използва марката и да гарантира дейността на дружеството като въздушен превозвач до 31 декември 2017 г., когато е новият падеж на заема.
- е) Malév ще вземе обратно на лизинг самолета B767 — прехвърлен на MAVA (вж. буква б) по-горе) — от MAVA за периода от 1 януари 2008 г. до 31 декември 2017 г. ⁽¹⁰⁾
- (21) Назначено е ново ръководство и са въведени редица мерки за икономии и генериране на приходи. Последните включват прекратяване на превози на дълги разстояния и съкращения на персонала. Според Унгария обаче, тъй като тези мерки съпадат с голямо увеличение на цените на горивото, те като цяло не са оказали въздействие върху рентабилността на дружеството.
- (22) Финансовото положение на Malév продължи да се влошава и 4 месеца по-късно на дружеството липсва

необходимата ликвидност за изплащане на роялти за използването на търговската марка „Malév“.

- (23) Според Унгария плащанията за самолета B767, взет на лизинг от MAVA, не са „спрени“, след като Malév решава да прекрати полетите на дълги разстояния, тъй като Malév „признава“ тези задължения и е налице само закъснение на плащанията, върху което се изплащат лихви.
- (24) През втората половина на 2008 г. последиците от глобалната финансова криза започват да се усещат от Malév, както и от неговите руски партньори. Няколко от авиационните компании на г-н Абрамович изпадат в несъстоятелност. Оказва се, че самото дружество AirBridge вече не е в състояние да финансира Malév и не изгълнява задължението си да върне заема на VEB. Тъй като 49 % от акционерната собственост в AirBridge са заложили във VEB, VEB придобива тези акции. VEB посочва, че е готова да финансира и занапред Malév, но като банка, а не като собственик.

II.3.2. Продажба на Malév Ground Handling

- (25) Както бе посочено по-горе, в началото на 2009 г. финансовото положение на Malév се влошава още повече. Поради това акционерите му се обръщат към държавното холдингово дружество Magyar Nemzeti Vagyongkezelő Zrt., (наричано по-долу „MNV“) с предложението да продаде на MNV Malév Ground Handling, 100 % дъщерно дружество на Malév (наричано по-долу „Malév GH“).
- (26) Според Унгария Malév GH е било тогава и все още е, стабилно във финансово отношение предприятие.
- (27) През януари 2009 г. е подписано (и през февруари изменено) предварително споразумение за продажба, предвиждащо авансови плащания в размер на 4,3 милиарда HUF (16 милиона EUR). MNV извършва авансови плащания в полза на Malév през януари и февруари 2009 г. Тези авансови плащания подлежат на възстановяване в рамките на два работни дни, ако в резултат на правния и финансовия анализ MNV реши да не подписва окончателното споразумение за покупко-продажба. Това задължение за потенциално възстановяване е гарантирано с обезпечителни споразумения. През юли 2009 г. MNV решава в крайна сметка да прекрати сделката, с което възстановяването на покупната цена става дължимо.
- (28) Авансовото плащане не е възстановено на MNV. Лихвите, дължими по авансовите плащания, не са изплатени на MNV ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ По-специално, капитал в размер на 20 млн. EUR плюс 30 млн. EUR под формата на капитал, подчинен кредит или кредит.

⁽¹⁰⁾ За такса, състояща се от „еднократна такса“ в размер на 110 000 EUR, „годишна такса“ от 1,1 милиона EUR и заплащане от Malév на всички свързани разходи за поддръжка и експлоатация.

⁽¹¹⁾ Вместо това искането да възстановяване на плащанията срещу Malév е било уредено по-късно в рамките на споразумението за замяна „дълг срещу собствен капитал“ от февруари 2010 г., посочено по-долу, т.е. една година след като са извършени авансовите плащания в полза на Malév. Сумата на главницата плюс лихвите е определена тогава от одитор в размер на 4 664 604 041 HUF (17 млн. EUR).

II.3.3. Отлагане на данъци

- (29) От януари 2007 г. до март 2010 г. унгарската Агенция за данъчен и финансов контрол (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, наричана по-долу „АРЕН“), разрешава на Malév да отложи или да разсрочи плащанията по различни видове данъчни и социалноосигурителни задължения. АРЕН не успява да събере просрочените задължения, считано от юли 2008 г., и дори впоследствие разрешава разсрочването на допълнителни плащания. През март 2010 г. данъчните и социалноосигурителните задължения на Malév (главница и лихви за просрочено плащане) възлизат общо на 13,7 милиарда HUF (51 милиона EUR). За цялата група Malév тази сума възлиза на 16,8 милиарда HUF (62 милиона EUR). На 11 март 2010 г. оставащият баланс по текущата сметка на Malév с АРЕН е уреден чрез използване на част от паричните средства, получени чрез посоченото по-долу увеличение на капитала през февруари 2010 г.

II.4. Ренационализацията от 2010 г. и Malév под държавен контрол

II.4.1. Причини, довели да ренационализацията на Malév

- (30) През 2010 г. е било невъзможно да се намерят частни инвеститори, които да придобият собствеността върху Malév от AirBridge/VEB като главен акционер. По-специално VEB не е имала намерение да финансира въздушния превозвач като стратегически инвеститор. Финансовите резултати на дружеството остават слаби, както се вижда от таблица 1 по-долу.

Таблица 1

Показатели за ефективност на Malév за периода 2003—2010 г. (милиарди HUF)

	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Печалба преди лихви, данъци и амортизация печалба/(загуба)	(4,4)	(1,8)	(4,9)	(8,8)	(10,6)	(8,3)	(15,5)	(19,1)
Печалба преди лихви и данъци печалба/(загуба)	(9,4)	(6,8)	(9,4)	(12,5)	(14,7)	(10,8)	(17,9)	(20,6)
Нетен резултат печалба/(загуба)	(13,5)	(4,9)	(1,3)	(10,9)	0,7	(14,5)	(24,8)	(24,6)

Източник: Информация, предоставена от унгарските органи, и от финансовите отчети на Malév за 2010 г.

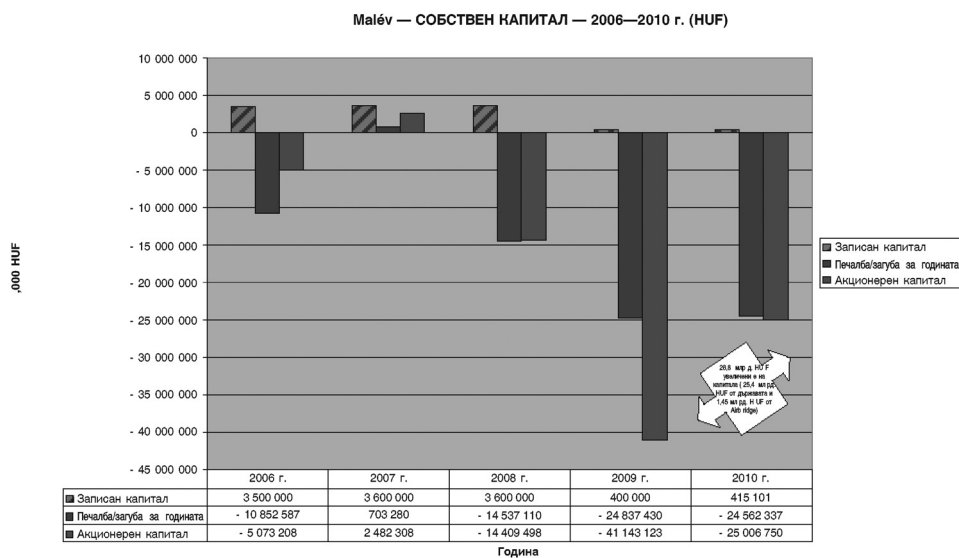
- (31) Вместо да преминат към ликвидация унгарските органи решават да преговарят с VEB и AirBridge с цел да се опитат да подобрят търговската позиция на Malév в средносрочен до дългосрочен план.

II.4.2. Увеличение на капитала през февруари 2010 г.: замяна на дълг срещу собствен капитал и свеж капитал

- (32) На 26 февруари 2010 г. VEB, AirBridge, MNV, Malév и унгарското правителство се споразумяват за увеличение на капитала с 25,4 милиарда HUF (94 милиона EUR), осъществено отчасти чрез инжекция на свеж капитал от 20,7 милиарда HUF (77 милиона EUR) и отчасти чрез размяна на дълг срещу собствен капитал на авансово плащане в полза на Malév плюс начислени върху това лихви (вж. раздел II.3.2 по-горе), общо 4,7 милиарда HUF (17 милиона EUR). Дружеството AirBridge също заменя 1,5 милиарда HUF (5,4 милиона EUR) срещу собствен капитал. В резултат вземанията срещу Malév отпадат и предишните кредитори стават собственици на част от дружеството.
- (33) Преди увеличението наличният регистриран капитал в Malév е намален почти до нула за компенсиране на част от натрупаните загуби и за да бъде отразен фактът, че наличните акции в Malév са загубили стойността си. Регистрираният капитал на Malév е увеличен след това посредством издаване на нови акции с единична номинална стойност 0,01 HUF. Развитие състоянието на Malév по отношение на собствения капитал е показано на фигура 1 по-долу.
- (34) Сумата от 20,7 милиарда HUF (77 милиона EUR), внесена от MNV в брой, дава възможност на Malév да изплати всички данъчни задължения (вж. съображение 29 по-горе) и да стабилизира временно дейността си.
- (35) След увеличението на капитала държавата става собственик на 94,6 % от акциите на Malév, а дялът на AirBridge/VEB е намален до минимум.

Фигура 1

Развитие на състоянието на Malév по отношение на собствения капитал



II.4.3. Май—август 2010 г.: Акционерни заеми и преобразуване в собствен капитал

(36) През периода от май до август 2010 г. унгарската държава предоставя на Malév чрез MNV редица „акционерни заеми“ на обща сума 9,2 милиарда HUF (34 милиона EUR).

(37) Първият от тези заеми през май 2010 г. е в размер на 2,16 милиарда HUF (7,9 милиона EUR). Той е описан като тригодишен акционерен заем при лихвен процент 9,97 %. Изплащането е извършено с еднократно плащане на падежа, а залог са акциите на Malév GH.

(38) Вторият от тези заеми през юни 2010 г. в размер на 1,34 милиарда HUF (4,9 милиона EUR) е отново тригодишен акционерен заем при лихвен процент 9,97 %, изплащането е пак с еднократно плащане на падежа, а като обезщетение служи залог на акциите на Malév GH.

(39) През август 2010 г. е предоставен трети акционерен заем в размер на 5,7 милиарда HUF (20,8 милиона EUR). Той отново е тригодишен акционерен заем при лихвен процент 9,97 %, който трябва да се изплати чрез еднократно плащане на падежа. В този случай обезщетението е под формата на залог на самолет (реактивен самолет HA-LNA CRJ).

(40) На 24 септември тези три заема на обща стойност 9,2 милиарда HUF (33,6 милиона EUR), заедно с дължимите по тях лихви (обща сума 9,4 милиарда HUF или 34,3 милиона EUR), са преобразувани от дълг в собствен капитал в Malév и съответните обезщетения отпадат.

II.4.4. Септември 2010 г.: допълнително увеличение на капитала и акционерен заем

(41) На 24 септември 2010 г. MNV също увеличава капитала на Malév чрез допълнителна инжекция в размер на 5,3 милиарда HUF (19,3 милиона EUR) парични средства. По този начин акционерното участие на MNV (т.е. на държавата) в Malév се е увеличило до 96,5 %.

(42) На същата дата държавата предоставя на Malév още един акционерен заем в размер на 5,7 милиарда HUF (20,8 милиона EUR) със срок на изплащане 3 години при лихвен процент 9,97 %. Първото лихвено плащане ставало дължимо шест месеца след датата на предоставяне на заема, а изплащането на главницата е чрез еднократна сума на падежа. Обезщетението по този заем е регистрираният залог на самолета HA-LNA CRJ със стойност на активите от около 1,8 милиарда HUF и залог на приходите от вътрешния и международния трафик на организирания в IATA туристически посредници.

III. ОБОБЩЕНИЕ НА МЕРКИТЕ, КОИТО СА ОБЕКТ НА РАЗСЛЕДВАНЕ

(43) В решението за откриване на процедурата Комисията проучи дали посочените по-долу мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

— Мярка 1: поемането на 31 декември 2007 г. от дружество MALÉV MAVÁ, което е държавна собственост, на заем, предоставен през 2003 г. на Malév от MFB, банка за развитие, която е 100 % държавна собственост, възлизащ на **76 милиона EUR**, заедно с някои активи на Malév. Падежът на заема е удължен най-много до 2017 г.;

— Мярка 2: предоставянето на паричен инструмент от **4,3 милиарда HUF** за една година в контекста на заплануваното (впоследствие отпаднало) закупуване от MNV на дъщерното предприятие за наземно обслужване на Malév (Malév GH), което според унгарските органи е стабилно във финансово отношение предприятие. Въпреки че сделката не е реализирана, това авансово плащане по продажната цена не е възстановено;

— Мярка 3: отлагането на различни данъци социалноосигурителни вноски, дължими между януари 2007 г. и март 2010 г. През март 2010 г. дължимите данъци и социалноосигурителни вноски на Malév възлизат на **13,7 милиарда HUF**;

— Мярка 4: през февруари 2010 г. увеличение на капитала на MNV в размер на **25,4 милиарда HUF**, реализирано частично чрез инжекция на свеж капитал от 20,7 милиарда HUF (77 милиона EUR) и частично чрез замяна на дълг срещу собствен капитал на авансовото плащане за GH (вж. мярка 2) плюс лихви на обща стойност 4,7 милиарда HUF. (Дружеството AirBridge също заменя 1,5 милиарда HUF срещу собствен капитал);

— Мярка 5: от май до август 2010 г. три акционерни заема, възлизащи общо на **9,2 милиарда HUF** и предоставени на Malév от MNV. И трите заема в HUF са с лихвен процент 9,97 % при изплащане на главницата чрез еднократна сума на падежа (и трите транша за три години). Първите два транша, възлизащи общо на 3,5 милиарда HUF (13 милиона EUR), са обезпечени от дъщерното дружество Malév GH, а третият транш от 5,7 милиарда HUF (21 милиона EUR) — със самолет (реактивен самолет HA-LNA CRJ);

— Мярка 6: през септември 2010 г. преобразуване на тези акционерни заеми (заедно с дължимите лихви по тях) от дълг в собствен капитал в размер на **9,4 милиарда HUF**;

— Мярка 7: през септември 2010 г. допълнително увеличение на капитала в размер на **5,3 милиарда HUF** в парични средства. Акционерното участие на държавата нараства на 96,5 %;

— Мярка 8: през септември 2010 г. допълнителен акционерен заем в размер на **5,7 милиарда HUF** с лихвен процент 9,97 % и погасяване на главницата чрез еднократна сума на падежа. Заемът е обезпечен чрез посочения по-горе самолет HA-LNA CRJ и залог на приходите от вътрешния и международния трафик на организирани в IATA туристически посредници.

те представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, са съвместими с вътрешния пазар с оглед на изключенията, залегнали в ДФЕС, и по-специално с Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение⁽¹²⁾ (наричани по-долу „Насоките за оздравяване и реструктуриране“).

IV. МНЕНИЯ ОТ УНГАРИЯ

(45) В своя отговор на решението за откриване на процедурата Унгария повтори описаните по-горе факти и даде допълнителни обяснения за причините, довели до затрудненията на въздушния превозвач. Унгария потвърди също така, че Malév е отговаряло на условията за предприятие в „постоянно затруднение“ по смисъла на Насоките за оздравяване и реструктуриране, считано най-малко от второто полугодие на 2006 г.

(46) Преди откриването на официалната процедура по разследване унгарските органи твърдяха накратко, че всички мерки отговарят на принципите за инвеститор в условията на пазарна икономика и за кредитор в условията на пазарна икономика.

(47) Във връзка с мерките, съпътстващи продажбата на Malév на AirBridge, унгарските органи твърдяха, че тези мерки съответстват на пазара поради обезпечението, учредено като гаранция за придобиването на заема от MAVÁ. Що се отнася до неуспешната продажба на Malév GH, те твърдят, че на Malév не е дадено предимство, тъй като късното възстановяване на продажната цена е било адекватно обезпечено и върху продажната цена са начислени лихви. По отношение на отлагането на данъци те твърдят, че за тези суми е имало обезпечение, че са били начислени всички приложими лихви и санкции, както и че подобни отлагания са общи мерки. Относно ренационализацията на Malév унгарските органи заявяват, че са могли да изпълнят принудително вземанията си от Malév, което би довело до несъстоятелност и ликвидация на дружеството. Ако бяха направили това, те биха възстановили според тях само малка част от своите вземания (остатъка след частта, покрита от гаранцията на VEB, посочена в съображение 20 по-горе). Освен това това би предизвикало значителни отрицателни последици за националната икономика⁽¹³⁾.

(48) Във връзка с акционерните заеми и последвалото им преобразуване в собствен капитал на Malév държавата счита, че те не са дали предимство на Malév, тъй като тези заеми са били във всеки момент напълно обезпечени с активи, че са приложени съответстващи на пазара лихвени проценти и че при превръщането в собствен капитал са взети предвид всички дължими лихви.

⁽¹²⁾ Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение (ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2).

⁽¹³⁾ Като например загуба на работни места, въздействие върху доставчиците на Malév, спад на обемите на трафика на Аерогара Будапеща, намален приток на туристи и отрицателни последици за общата атрактивност на Унгария като място за инвестиране.

(44) В решението за откриване на процедурата Комисията постави също така въпроса дали тези мерки, доколкото

- (49) Унгарските органи не представиха нови елементи след решението за откриване на процедурата. В мненията на Унгария относно решението за откриване на процедурата не се съдържат нови елементи в подкрепа на твърдението, че по своето естество мерките не са помощ, нито има информация, която да обоснове съвместимостта на приведените в действие мерки с вътрешния пазар и по-специално с Насоките за оздравяване и реструктуриране.

V. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

- (50) Двама конкуренти представиха мнения (вж. съображение 10 по-горе) — и двете в подкрепа на разследването на Комисията.
- (51) Конкурентът, който настоява да не се разкрива идентичността му, твърди, че някои частни инвеститори са били заинтересовани да придобият контролно участие в Malév, което доказва, че Унгария е имала реални опции като алтернатива на ренационализацията на Malév през 2010 г.
- (52) Wizz Air оценява общата пазарна стойност на активите, прехвърлени на MAVa заедно със заема на MFB (мярка 1), включително търговската марка Malév, керосинопровод и самолет B767, на не повече от 27 милиона EUR, което е значително по-малко от размера на заема. Поради това Wizz Air заключава, че тази транзакция не може да се счита за извършена на принципа на сделката между несвързани лица и че тя е дала значително предимство на Malév.
- (53) Що се отнася до отлагането на данъци (мярка 3), Wizz Air твърди, че съгласно унгарското законодателство частно предприятие във финансово състояние, подобно на това на Malév, не може нито автоматично, нито по изключение да се възползва от отлагане на данъците, подобно на разглежданото.

VI. СТАНОВИЩЕ НА УНГАРИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ТРЕТИТЕ СТРАНИ

- (54) След като Комисията удължи срока за отговор, на 5 септември 2011 г. Унгария отговори на тези мнения. Унгария продължава да твърди, че мерките в миналото са били оправдани със основа на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика (вж. съображение 59 по-долу) и следователно не представляват държавна помощ. Според Унгария наличието на цели на държавната политика не засяга естеството на мерките, които не представляват държавна помощ.
- (55) Унгария заяви, че не е имало реални варианти и че единствено ренационализацията е позволила на унгарските органи да възвърнат пълния си оперативен контрол над Malév, като е дала възможност на националния превозвач да изпълни на практика процедурата по реструктуриране, започната от него през 2007 г. с цел да се осигури търговският успех на дружеството. Относно

мярка 1 Унгария счита, че стойността на въпросните активи отговаря на стойността на заема. По отношение на мярка 3 Унгария заяви, че унгарските данъчни органи са третирали Malév като всеки друг данъкоплатец в подобно положение.

VII. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ПО СМИСЪЛА НА ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 1 ОТ ДФЕС

VII.1. Общи бележки

- (56) За да установи дали разглежданите мерки представляват държавна помощ, Комисията трябва да прецени дали те изпълняват кумулативните условия на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Съгласно тази разпоредба „[о]свен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар.“
- (57) С оглед на тази разпоредба Комисията ще оцени дали оспорваните мерки в полза на Malév представляват държавна помощ.
- (58) По отношение на кумулативните критерии за държавна помощ в настоящия случай засягането на търговията и нарушаването на конкуренцията са безспорни и дори не бяха оспорени от унгарските органи. Malév се конкурира с други въздушни превозвачи в Европейския съюз, по-специално след влизането в сила на третия етап от либерализирането на въздушния транспорт („третия пакет“) на 1 януари 1993 г.⁽¹⁴⁾ Въпросните мерки са дали възможност на Malév да продължи своята дейност, така че дружеството не е било принудено да понесе, за разлика от други конкуренти, последиците от своите слаби финансови резултати.
- (59) Що се отнася до държавните ресурси и възможността мерките да се отнесат към държавата, това също не беше оспорено от Унгария. APEN е унгарската данъчна служба и в това си качество очевидно може да бъде отнесена към държавата. MNV е държавното холдингово дружество. Неговите задължения са изложени в най-важните рамкови правила на Закона за държавните активи. MNV изпълнява решенията на правителството и на компетентния министър. Що се отнася до MAVa, това дружество също е 100 % държавна собственост (чрез MNV) и — както поясняват унгарските органи — представлява „еманация на унгарската държава“.
- (60) Колкото до избирателния характер, с изключение на мярка 3 (отлагане на изплащането на данъци), той не беше оспорен от Унгария. Мерките са имали за цел да поставят в по-благоприятно положение само едно дружество, Malév.

⁽¹⁴⁾ „Третият пакет“ включва въвеждането на хармонизирани изисквания за лиценз за експлоатация за въздушните превозвачи на ЕС (Регламент (ЕИО) № 2407/92), открит достъп за всички въздушни превозвачи на ЕС с такъв лиценз за експлоатация до всички маршрути в ЕС (Регламент (ЕИО) № 2408/92) и пълна свобода по отношение на цените и таксите (Регламент (ЕИО) № 2407/92).

- (61) По-долу е представена оценка дали в разглежданите мерки има икономическо предимство в полза на Malév.
- (62) По този въпрос Комисията отбелязва, че в съответствие с утвърдените принципи на общностното право, ако допълнителен капитал бъде предложен на „предприятие“ при условия, които са по-добри от нормалните пазарни условия, това може да попадне в приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тъй като може да доведе до „поставяне в по-благоприятно положение“ определеното предприятие по смисъла на този член. За да определи дали е предоставено такова предимство, Комисията прилага „принципът на инвеститор в условията на пазарна икономика“. Съгласно този принцип, когато при подобни обстоятелства „частен инвеститор, който действа при нормални пазарни условия на пазарна икономика с големина, съпоставима с тази на органите, действащи в публичния сектор, може да е бил мотивиран да направи въпросната капиталова вноска“, не става въпрос за държавна помощ. Комисията трябва следователно да прецени „дали частен инвеститор би участвал във въпросната транзакция при същите условия“⁽¹⁵⁾. Поведението на хипотетичния частен инвеститор е това на предпазлив инвеститор⁽¹⁶⁾, чиято цел да максимализира печалбата е съчетана с предпазливост по отношение на равнището на риска, приемливо за даден коефициент на възвръщаемост⁽¹⁷⁾.
- (63) Съгласно практиката на Съда на Европейския съюз „макар действията на частния инвеститор, с които трябва да се сравнява намесата на публичния инвеститор, преследващи цели, свързани с икономическата политика, да не са непременно действия на обикновен инвеститор, който влага капитал с цел повече или по-малко краткосрочно реализиране на печалба, те трябва да бъдат поне действия на частен холдинг или на частна група от предприятия, които следват структурна обща или отраслова политика, и трябва да бъдат ръководени от перспективи за рентабилност в по-дългосрочен план“⁽¹⁸⁾.
- (64) Освен това „...[сравнението между поведението на публичен и частен инвеститор трябва да бъде направено по отношение на това, какво отношение би имал частният инвеститор по време на въпросната транзакция, като се имат предвид наличната информация и предвидените развития към този момент“⁽¹⁹⁾.
- (65) Анализът и оценката на Комисията трябва да включва „всички съответни елементи на спорната транзакция и на нейния контекст“. Това включва финансовото положение на предприятието получател и на съответния пазар. Въз основа на горепосочените съображения основният въпрос, който Комисията желае да проучи, е

дали предприятието е получило „икономическо предимство, което не би получило в нормални пазарни условия“⁽²⁰⁾.

- (66) Комисията отбелязва също така, че в съответствие с установената съдебна практика принципът на инвеститор в условията на пазарна икономика се прилага и към заемите. Когато се прилага към предоставянето на заем, възниква въпросът дали частен инвеститор би предоставил заема на получателя при условията, при които той е бил действително предоставен⁽²¹⁾.

VII.2. Оценка на съвкупността от мерки

- (67) Както вече беше посочено в решението за откриване на процедурата, за оценката на разглеждания случай се взема предвид решението по делото *BP Chemicals*⁽²²⁾. Всъщност Комисията счита, че мерките не са автономни, а са свързани по своята хронология, финансовото положение на Malév и окончателния си характер, тъй като всички те имат за цел запазване на жизнеспособността на въздушния превозвач и разрешаване на проблемите с нужната му ликвидност и недостатъчната капитализация поради понесените от дружеството загуби. В мненията си относно решението за откриване на процедурата Унгария твърди също така, че различните стъпки на „процеса“ са „неотделими“ и всички мерки са били насочени към една цел, а именно да се осигури оперативната дейност на въздушния превозвач, като се намери стратегически инвеститор.
- (68) От отговорите на Унгария стана ясно, че мерките, приложени от Унгария в полза на Malév, са мотивирани от съображения на държавната политика, а не от грижа за бъдещата рентабилност на дружеството. Унгария неколкратно подчерта провала на приватизацията и значението на Malév за националната икономика. Признато бе, че при предприемане на мерките държавата се е съобразявала с „ролята на въздушния превозвач за националната инфраструктура, пазара на труда и интереса на доставчиците“. Унгарските органи подчертаха също така, че няма частен инвеститор, който да е готов да придобие дружеството в настоящата му форма. Поради това на Комисията се налага изводът, че никой частен инвеститор не би действал като унгарското правителство при подобни обстоятелства, когато е предприело мерки. В допълнение Комисията напомня също така, че в решението по делото *Voich* Съдът на Европейския съюз посочва, че „въпросът е по-специално дали при сходни обстоятелства един частен акционер, като се вземат предвид предвидимата възвращаемост и като се оставят настрана всички съображения от социален характер и съображенията, свързани с регионалната политика и конкретния отрасъл, би записал този капитал“⁽²³⁾.

⁽¹⁵⁾ Решение от 6 март 2003 г. по съединени дела T-228/99 и T-233/99 *Westdeutsche Landesbank GZ/Комисия, Recueil*, стр. II-435 и следв., точка 245.

⁽¹⁶⁾ Решение от 16 май 2002 г. по дело C-482-99 *Франция/Комисия, Recueil*, стр. I-4397, точка 71.

⁽¹⁷⁾ Решение по съединени дела T-228/99 и T-233/99 (цитирани в бел. под линия 15), точка 255.

⁽¹⁸⁾ Решение от 21 май 1991 г. по дело C-305/89 *Италия/Комисия, Recueil*, стр. I-1603, точка 20.

⁽¹⁹⁾ Решение по съединени дела T-228/99 и T-233/99 (цитирани в бел. под линия 15), точка 246. Вж. също решение от 30 април 1998 г. по дело T-16/96 *Cityflyer Express/Комисия, Recueil*, стр. II-757, точка 76.

⁽²⁰⁾ Решение по съединени дела T-228/99 и T-233/99 (цитирани в бел. под линия 15), точка 251.

⁽²¹⁾ Решение по дело T-16/96 (цитирано в бел. под линия 19), точки 45 и 46.

⁽²²⁾ Решение от 15 септември 1998 г. по дело T-11/95 *BP Chemicals/Комисия, Recueil*, стр. II-3235, точка 170; решение от 13 септември 2010 г. по съединени дела T-415/05, T-416/05 и T-423/05 *Olympic* (все още не публикувано в сборника), точка 385.

⁽²³⁾ Решение от 10 юли 1986 г. по дело *Белгия/Комисия (Voich), Recueil*, стр. 2321, точка 13. Вж. също решение от 21 януари 1999 г. по съединени дела T-129/95, T-2/96 и T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH/Комисия, Recueil*, стр. II-17, точка 132.

- (69) С оглед на лошите финансови резултати на Malév в течение на дълъг период от време (вж. таблица 1 и съображения 103—104 по-долу) и твърдението на унгарските органи, че въздушният превозвач е бил в постоянно затруднение поне от 2006 г. насетне, възвращаемост, която да е приемлива за частен инвеститор, би могла да се очаква само ако дружеството беше извършило драстично реструктуриране. Нито Унгария, нито Malév привелоха обаче доказателства, че такъв план за реструктуриране е бил в основата на някоя от разглежданите мерки.
- (70) Въз основа на гореизложеното Комисията счита, че мерки 1—8 в своята съвкупност не отговарят на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Тази оценка се потвърждава допълнително от индивидуалния анализ на всяка от мерките.

VII.3. Индивидуална оценка на мерки 1—8

VII.3.1. Мярка 1

- (71) Според Унгария дейността на MAVA е сведена до еднократна функция, а именно притежаване на определени активи, които са бивша собственост на Malév, и дейност като „посредник на определени плащания между Malév и MFB“. Дружеството MAVA е създадено именно за тази цел.
- (72) Относно дълга в размер на 76 милиона EUR, прехвърлен на MAVA, това е по силата на споразумение за заем от 2003 г. между Malév и MFB. Дългът е подлежал на изплащане на една вноска на падежа и е обезпечен с държавна гаранция. Този заем от 2003 г. беше включен в списъка на съществуващите мерки за помощ в Договора за присъединяване⁽²⁴⁾. В споразумението от 2007 г. падежът на заема беше обаче удължен до 2017 г. Поради това, считано от 2007 г., мярката не може вече да бъде разглеждана като съществуваща мярка за помощ. В действителност продължаването на дадена мярка за помощ представлява нова схема за помощ в съответствие с член 4, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 794/2004⁽²⁵⁾.
- (73) Разследването показва, че тази транзакция (т.е. удължаването на падежа на дълга, създаването на MAVA, прехвърлянето на дълга на MAVA, прехвърлянето на активите на MAVA и споразуменията за обратен лизинг) е имала за цел единствено реструктуриране на дълга на Malév. Унгария сама призна, че от MAVA никога не се е очаквало да бъде печелившо дружество. В резултат на тази транзакция дългът (заедно с активите) е бил изваден от счетоводния баланс на Malév.
- (74) Твърдението на Унгария, че финансовите задължения, поети от Malév и AirBridge, са били достатъчни за покриване на разходите на MAVA, не може да бъде прието като доказателство, че транзакцията отговаря на изискванията на пазара, тъй като никой субект на частния пазар не би имал стимул да действа по същия начин. Що се отнася до предложените обезпечения, те са имали за цел да дадат на MAVA възможност да изплати дълга си на падежа на заема, т.е. през 2017 г.⁽²⁶⁾ Никой частен инвеститор не би поел такъв риск, а именно да придобие активи с несигурна бъдеща стойност срещу определено задължение за изплащане.
- (75) Въпреки че унгарските органи предоставиха доста пълни оценки⁽²⁷⁾ за самолета B767⁽²⁸⁾ и керосинопровода⁽²⁹⁾, предоставената оценка (метод на дисконтирания паричен поток) за търговската марка Malév (56 милиона EUR) е нелогична и силно зависима от резултатите от дейността на въздушния превозвач, така че резултатът от нея не може да бъде приет като обективна стойност за марката Malév, по-специално като се имат предвид състоянието и резултатите на дружеството. С оглед на факта, че държавата е осъзнавала вероятността Malév да не бъде в състояние да изпълни задълженията си за изплащане на роялти такси за марката, методът на дисконтирания паричен поток би следвало да доведе до нулева стойност. При тази специфична договорна конструкция стойността на марката не може следователно да се приеме като достатъчно обезпечение.
- (76) Договарящите се страни трябва да са били наясно, че Malév, като дружество в затруднение още от 2007 г., не е имало реалната възможност да изпълни в достатъчна степен задължението си за изплащане на роялти такси за марката. В действителност след тази транзакция „разходите“ на MAVA (т.е. лихвените плащания на MFB) не са могли да бъдат покрити от изплащанията от Malév такси за марката. Дружеството MAVA така и не е предприело никакви стъпки за принудително събиране на дължимите плащания.
- (77) Що се отнася до гаранцията на VEB от 32 милиона EUR, тя е била предназначена да покрие не само главницата, но и редовните лихвени плащания, дължими от MAVA на MFB.
- (78) В този контекст и с оглед на факта, че на MAVA не е била прехвърлена подходяща еквивалентна сума, изваждането на дълга от счетоводния баланс на дружеството трябва да се разглежда като предимство в полза на Malév.

⁽²⁴⁾ Списък на съществуващите мерки за помощ по точка 1, буква б) на механизма за съществуваща помощ, уреден в глава 3 на приложение IV към Договора за присъединяване на Чешката република, Естония, Кипър, Латвия, Литва, Унгария, Малта, Полша, Словения и Словакия към Европейския съюз.

⁽²⁵⁾ ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1. Решение от 25 март 2009 г. по дело T-332/06 *Alcoa Trasformazioni/Комисия* (все още не публикувано в Сборника), точка 32 и решение от 6 март 2002 г. по съединени дела T-127/99, T-129/99 и T-148/99 *Diputación Foral de Álava/Комисия*, Recueil, стр. II-1275.

⁽²⁶⁾ По-специално дружеството Malév е имало задължението през 2017 г. да изкупи обратно марката Malév за 76 милиона EUR, от които MAVA да изплати тогава заема на MFB.

⁽²⁷⁾ Оценките и за трите актива (самолета, керосинопровода и марката Malév) са изготвени от *American Appraisal*.

⁽²⁸⁾ Метод на себестойността при същевременно отчитане на информацията от списание „The Aircraft Value Reference“ и ориентировъчна оферта за самолета. (Ориентировъчната оферта за самолета бе предоставена на *American Appraisal* въз основа на данни на Malév).

⁽²⁹⁾ Метод на себестойността.

VII.3.2. Мярка 2

- (79) Относно авансовото плащане от MNV за (провалилата се впоследствие) продажба на GH, съгласно експертната оценка, представена от Унгария, през 2009 г. GH е имало нетна стойност на активите 1,6 милиарда HUF и очаквана пазарна стойност 3,5 милиарда HUF. В действителност през януари 2009 г. MNV е изплатило на Malév 1,6 милиарда HUF като авансово плащане. Това плащане е обезпечено със залог на реактивен самолет HA-LNA CRJ (прогнозна пазарна стойност 1,8 милиарда HUF). През февруари 2009 г. предварителното споразумение за продажба е изменено и MNV плаща допълнително 2,7 милиарда HUF (общо 4,3 милиарда HUF) и за същия самолет е регистриран втори залог.
- (80) В своите мнения относно решението за откриване на процедурата унгарските органи признават, че всъщност авансовото плащане е предприето, за да се обезпечи ликвидността на Malév по време на етапа на преговори по ренационализацията.
- (81) Във съответствие с предварителното споразумение за продажба изплащането на тази сума става дължимо незабавно (2 работни дни) в случай че транзакцията е неуспешна. MNV не предприема обаче никакви стъпки за връщане на този дълг, след като MNV се оттегля от сделката през юли 2009 г. Начислени са (но така и не са изплатени) само *ex post* лихви, когато дългът е заменен срещу собствен капитал през 2010 г. По този начин Malév е разполагало с тези парични средства безплатно.
- (82) Комисията счита, че мярката е предоставила на Malév предимство, когато възстановяването на авансовото плащане не е наложено принудително, след като е станало дължимо през юли 2009 г. Освен това предимство е получено дори преди това в момента, когато предварителното споразумение за продажба е изменено през февруари 2009 г. и авансовото плащане се е увеличило (над очакваната пазарна цена на дружеството), без да бъде достатъчно обезпечено.

VII.3.3. Мярка 3

- (83) Относно многократното отлагане на данъци и социалноосигурителни задължения от данъчните органи Комисията отбелязва, че въз основа на отговорите на Унгария става ясно, че през периода 2006—2007 г. Malév е поискала отлагане на данъци в 12 различни случая (отнасящи се до различни плащания). Данъчните органи са разрешили отлагането всеки път. Съгласно съответното унгарско законодателство разрешаването на подобно отлагане подлежи на оценка и може да бъде отказано. Следователно мярката трябва да бъде разглеждана като избирателна⁽³⁰⁾.
- (84) До юли 2008 г. законоустановените лихви са начислявани и изплащани от Malév съгласно графика за отлагане. В своите решения като причини за това

данъчните органи цитират затрудненото положение на Malév и предвиденото на този етап реструктуриране.

- (85) Считано от юли 2008 г. Malév обаче спира изплащането на своите данъци и социалноосигурителни вноски, както и на лихвите (с изключение на едно частично плащане през декември 2008 г.) и данъчните органи не предприемат нищо за изплащането на тези задължения. Нещо повече, разсрочени са и допълнителни плащания, след като Malév не е спазило споразуменията за отлагане. Считано от април 2009 г. данъците и социалните плащания, дължими от този момент (т.е. не предишните, просрочени вече плащания), вече не са дори разсрочвани, без АРЕН да предприеме каквито и да било конкретни действия за принудително връщане на някое от задълженията.
- (86) Комисията счита, че никой частен кредитор не би постъпил като унгарската държава. В действителност не са били предприети никакви конкретни стъпки за принудително връщане на дълга, считано от юли 2008 г. Освен това въпреки известни усилия за реструктуриране финансовото положение на дружеството остава много слабо (вж. таблица 1 по-горе) и е имало много малко или изобщо не е имало никакви изгледи дружеството да стане отново рентабилно. При подобни обстоятелства един частен кредитор би предприел принудително изпълнение на споразумението. Освен това след като Malév не е спазило споразуменията за разсрочване, никой частен кредитор не би се съгласил на допълнително разсрочване.
- (87) Следователно, считано не по-късно от юли 2008 г., отказът на митническите органи да предприемат принудително изплащане на данъците и социалноосигурителните вноски и допълнителното разсрочване са предоставили предимство на Malév.

VII.3.4. Мярка 4

- (88) По отношение на увеличението на капитала от февруари 2010 г., посредством което държавата ренационализира въздушния превозвач, в който тя не притежава участие след неговата приватизация, най-поразителният факт е, че докато 99,5 % от Malév са продадени за цена, равностойна приблизително на 740 000 EUR през 2007 г., през 2010 г. държавата заплаща *de facto* равностойността на 94 милиона EUR, за да си върне 94,6 % от собствеността (посредством увеличението на капитала, реализирано частично чрез инжекция на свеж капитал от 20,7 милиарда HUF и частично чрез замяна на дълг срещу собствен капитал на авансовото плащане за GH в размер на 4,7 милиарда HUF), т.е. 127 пъти повече от първоначалната продажна цена. Това поведение на държавата, по-специално с оглед на факта, че междуременно дружеството трупа загуби, продължава да има отрицателен собствен капитал и липсва план за реструктуриране, не съответства на пазара. В действителност унгарските органи сами признаха, че дружеството е било в „постоянно затруднение“ и никой частен инвеститор не е бил готов да закупи Malév в началото на 2010 г.

⁽³⁰⁾ Решение от 29 юни 1999 г. по дело C-256/97 *DM Transport, Recueil*, стр. I-3913, точка 27 и решение от 11 юли 2002 г. по дело T-152/99 *HAMSA, Recueil*, стр. II-3049, точка 157.

(89) Докато увеличението на капитала възлиза на 25,4 милиарда HUF (т.е. на сумата, платена от унгарската държава за възвръщане на 94,6 % от собствеността на въздушния превозвач), към момента на замяната на дълг срещу собствен капитал дружеството Malév има отрицателен собствен капитал в размер на 41 милиарда HUF (152 милиона EUR), натрупани загуби в размер на 51 милиарда HUF (189 милиона EUR) и общ дълг в размер на 75 милиарда HUF (278 милиона EUR) ⁽³¹⁾. Съгласно финансовите отчети за 2010 г. в началото на 2010 г. „финансовите проблеми на въздушния превозвач бяха сериозни, дългът достигна драматично равнище, на практика източници на финансиране не съществуват. [...] Поради отсъствието на стратегически собственик търговско финансиране липсваше.“ В действителност въздушният превозвач е понасял загуби най-малко от 2003 г. насетне без реалистични изгледи за връщане към жизнеспособност, като дори частният собственик не е успял да промени положението в дружеството. При тези обстоятелства е било ясно, че увеличението на капитала няма да бъде достатъчно за връщане на дружеството към жизнеспособност и че след ренационализацията Malév ще има нужда от допълнителен капитал и ликвидност, за да може просто да продължи дейността си. Комисията достига до заключението, че при тези обстоятелства ренационализацията на Malév от февруари 2010 г. посредством увеличение на капитала е предоставила предимство на дружеството.

(90) Относно твърдението на Унгария, че за държавата е било по-изгодно да национализира дружеството, отколкото да предяви искове срещу Malév, Комисията отбелязва следното. Както признава Унгария, в случай на несъстоятелност тя би си върнала много малка част от своите вземания, като се изключат покритите от гаранцията на VEB вземания. (В действителност стойността на активите на Malév е отрицателна към момента на транзакцията.) От друга страна, унгарската държава е решила да запази жизнеспособността на въздушния превозвач чрез замяна на дълга му и инжекция на свежи парични средства в размер на 20,7 милиарда HUF (около 77 милиона EUR). Никой частен инвеститор не би поел тази допълнителна финансова тежест при подобни обстоятелства, особено когато няма реални шансове за връщане на дружеството към жизнеспособност.

(91) Комисията отбелязва също така, че по същото време, когато унгарската държава увеличава капитала на Malév, AirBridge (непряко VEB) също заменя своя дълг в размер на 1,4 милиарда HUF срещу собствен капитал. Тази сума обаче представлява само 5 % от новия капитал, като освен заменения дълг държавата също внася значителна сума свеж капитал. В действителност инжекцията на свежи пари възлиза на 77 % от увеличението на капитала. Освен това, с оглед на лошото финансово състояние на Malév, изгледите на AirBridge да бъде изплатена тази сума са били много ограничени или изобщо са липсвали. Следователно поведението на частната страна в този случай се различава съществено от това на унгарската държава и въз основа на него не може да се приеме, че държавата е имала поведение на частен инвеститор.

⁽³¹⁾ Финансови отчети за 2010 г.

Таблица 2

Увеличение на капитала през 2010 г.

Участник в увеличението на капитала	Вноски, милиарди HUF	Вид на вноската	Дял на вноската
MNV	20,7	Свеж капитал	77 %
MNV	4,7	Замяна дълг с/у капитал	18 %
AirBridge /VEB	1,4	Замяна дълг с/у капитал	5 %
ОБЩО	26,8		100 %

(92) Въз основа на гореизложените съображения Комисията достига до заключението, че при тези обстоятелства ренационализацията на Malév от февруари 2010 г. посредством увеличение на капитала е предоставила предимство на дружеството.

VII.3.5. Мерки 5—8

(93) По отношение на мерките след ренационализацията е ясно, че акционерните заеми и капиталовите инжекции имат за цел да се финансира текущата дейност на Malév и да се избегне заплахата от несъстоятелност. Държавата следователно предприема тези мерки със същата цел: продължаване на дейността на Malév. Освен това те са тясно свързани по своята хронология, тъй като са осъществени през много кратки интервали от време (а именно от май до септември 2010 г.). Следователно Комисията счита, че съгласно *BP Chemicals* тези акционерни заеми не могат да бъдат оценени в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика и по-специално чрез прилагане на Съобщението за референтните проценти ⁽³²⁾, тъй като те всички са пряко свързани с мярка 4 и поради това естеството им на държавна помощ не може да бъде оценено изолирано.

(94) От отговорите на Унгария става ясно, че никой частен инвеститор не е бил готов да финансира Malév, като единствените източници за финансиране на дружеството са били кредитите от доставчици и ликвидността, осигурена от държавата. Към момента на предоставяне на заемите държавата не е могла да разчита сериозно, че Malév ще изплати дължимите лихви и ще върне заема. Под въпрос е освен това дали един частен кредитор би поел риска да предостави заем, който трябва да бъде върнат с еднократно плащане на падежа, на дружество в положение, сравнимо с това на Malév (т.е. в постоянно затруднение). И накрая, с оглед на кредитната история на дружеството по отношение на държавата (като невъзстановяване на авансовото плащане за GH, многократното отлагане и неплащане на данъци) държавата и всеки друг инвеститор не биха могли да имат реални очаквания, че Malév ще изпълни своите задължения.

(95) От друга страна, дори в съответствие със Съобщението за референтните проценти, договорените лихви и обезпечения не биха били достатъчни, за да се изключи

⁽³²⁾ Съобщение на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтни лихвени проценти, ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

наличието на държавна помощ. Определеният лихвен процент е бил 9,97 %, докато референтният процент за HUF към момента на предоставяне на заема е възлизал на 5,97 %. Маржът от само 400 базови пункта над основния процент за HUF е недостатъчен, като се имат предвид резултатите от миналата дейност и финансовото положение на Malév (дружество, което е изправено постоянно пред заплахата от несъстоятелност). Що се отнася до обезпечението на заемите, пазарната стойност на GH (3,5 милиарда HUF) при изпадане на Malév в несъстоятелност е под въпрос, тъй като Malév е било най-важният партньор на GH: през 2009 г. 63 % от неговите приходи са генерирани от Malév. Следователно поне в краткосрочен план неговите икономически резултати са зависели от съществуването на Malév, така че пазарната му стойност би спаднала съществено, ако Malév обяви несъстоятелност.

- (96) При липсата на надежден план за реструктуриране от самото начало е ясно, че нито заемите, нито увеличението на капитала биха променили положението на дружество с нулева пазарна стойност, което остава в критично състояние. Ето защо тези мерки са практически равностойни на безвъзмездна помощ, тъй като държавата не е имала никакви изгледи да си възстанови „инвестираните“ средства.
- (97) Следователно Комисията счита, че мерки 5—8 са предоставили предимство на Malév.

VII.4. Заключение относно наличието на държавна помощ

- (98) В съответствие с изложената по-горе оценка всички разглеждани мерки (мерки 1—8) предоставят предимство на Malév. Това предимство е предоставено от държавни ресурси.
- (99) Освен това Malév е въздушен превозвач и в това си качество се определя като предприятие. Това предприятие се конкурира с други въздушни превозвачи, които не се ползват със същото предимство. Следователно мерките нарушават конкуренцията. Освен това дружеството извършва дейност в сектор (въздушни превози), в който определено съществува търговия между държавите членки, така че критерият за въздействие върху търговията в рамките на Съюза също е изпълнен.
- (100) И накрая, мерките са специфични и изборителни, тъй като поставят в по-благоприятно положение само едно предприятие (а именно Malév).
- (101) Въз основа на изложените по-горе съображения Комисията достига до заключението, че мерки 1—8 отговарят на критериите, залегнали в член 107, параграф 1 от ДФЕС. При тези обстоятелства те трябва да бъдат разглеждани като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

VII.5. Съвместимост на помощта с вътрешния пазар

- (102) Член 107, параграф 2 и член 107, параграф 3 от ДФЕС предоставят изключения от общото правило, че държавната помощ е несъвместима с вътрешния пазар, както е посочено в член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(103) Комисията счита, че дружеството Malév е било в постоянно затруднение най-малко от 2006 г. По-специално, то е губещо най-малко от 2003 г. (вж. таблица 1 по-горе) и още през 2006 г. собственият му капитал е отрицателен (фигура 1 по-горе). Освен това унгарските органи потвърдиха постоянните затруднения на въздушния превозвач и това, че от второто полугодие на 2006 г. насетне дружеството отговаря на критериите за започване на процедура по колективна несъстоятелност, с което изпълнява изискванията на параграф 10, буква в) от Насоките за оздравяване и реструктуриране. Следователно единственото основание за съвместимост могат да бъдат Насоките за оздравяване и реструктуриране.

(104) По отношение на допустимостта и условието за еднократност на помощта („one time, last time“) Комисията отбелязва, че разглежданите мерки не представляват цялостен и непрекъснат процес на реструктуриране. Въздушният превозвач е сменил собственика си два пъти през съответния период (2007—2010 г.), тъй като е бил приватизиран и ренационализиран. Той е бил в процес на постоянно „реструктуриране“, но без съгласуван план. В действителност някои инициативи за намаляване на разходите (съкращения на персонал и на маршрути) са започнали след приватизацията, но единичните разходи не са намалени достатъчно. Според унгарските органи през 2009 г. е била изготвена нова „стратегическа ориентация“, която е преразгледана отново от консултантската фирма *Roland Berger* в контекста на ренационализацията. Следователно въпросните мерки са различни мерки за реструктуриране, които по принцип нарушават принципа за еднократност на помощта.

(105) Комисията отбелязва, че дори ако Malév отговаряше на изискванията за предоставяне на помощ в съответствие с Насоките за оздравяване и реструктуриране (т.е. ако условието за еднократност на помощта беше изпълнено, *quod non*), изискванията за съвместима помощ за оздравяване и реструктуриране нямаше да бъдат изпълнени поради изложените по-долу основания.

(106) По отношение на помощта за оздравяване не е изпълнен параграф 25, букви а)—д) от Насоките за оздравяване и реструктуриране. По-специално разглежданите мерки не са ограничени до необходимия минимум, не са представени доказателства, че те са обосновани от сериозни социални затруднения и че нямат неблагоприятно въздействие спрямо другите държави членки. Освен това, с изключение на мерки 5 и 8, повечето от тях не са предоставени под формата на заеми или гаранции.

(107) Що се отнася до помощта за реструктуриране, не е изпълнено нито едно от условията съгласно Насоките за оздравяване и реструктуриране.

(108) По-специално във връзка с параграфи 34—35 от Насоките за оздравяване и реструктуриране, „възстановяване на дългосрочната жизнеспособност“, унгарските органи не са представили доказателства за изгледите за жизнеспособност на въздушния превозвач, нито план за реструктуриране, отговарящ на изискванията, изложени в параграфи 36—37 от Насоките за оздравяване и реструктуриране.

- (109) Освен това, по отношение на изискването за „избягване на неправомерното нарушаване на конкуренцията“ (параграфи 38—42 от Насоките за оздравяване и реструктуриране) Комисията отбелязва, че не са осъществени компенсационни мерки.
- (110) Накрая, по отношение на условието за „помощ, ограничена до минимум“ (параграфи 43—45 от Насоките за оздравяване и реструктуриране) не е представено собствено становище.
- (111) С оглед на гореизложеното, мерките 1—8, осъществени в полза на Malév от 2007 г. насам, не са съвместими с Насоките за оздравяване и реструктуриране. Тъй като мерките са предоставени на дружество в затруднение, не може да бъде приложено друго основание за съвместимост. Следователно мерките са несъвместими с вътрешния пазар.

VIII. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

VIII.1. Общи бележки

- (112) Съгласно ДФЕС и установената практика на Съда на Европейския съюз Комисията е компетентна да вземе решение, че съответната държава трябва да отмени или да измени помощта⁽³³⁾, за която Комисията е счела, че е несъвместима с вътрешния пазар. Съдът също така нееднократно е постановявал, че задължението на дадена държава да отмени помощ, сметена от Комисията за несъвместима с вътрешния пазар, цели да възстанови съществуващата преди това ситуация⁽³⁴⁾. В този контекст Съдът е постановил, че целта е постигната, когато получателят е изплатил сумите, предоставени чрез неправомерна помощ, като така се е отказал от предимството, което е имал над конкурентите си на пазара, и ситуацията от преди плащането на помощта е възстановена⁽³⁵⁾.
- (113) В съответствие с тази съдебна практика член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999⁽³⁶⁾ гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя“.
- (114) Следователно, тъй като въпросните мерки представляват помощ, която е неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, помощта следва да бъде възстановена, за да бъде възстановено положението на пазара преди предоставянето на помощта. Началният момент за възстановяването на сумата следва да бъде датата на предоставяне на помощта. Началният момент за възстановяването на сумата следва да бъде датата на предоставяне на помощта, т.е. датата, на която помощта е предоставена на разположение на получателя, който трябва да плати лихви за възстановяване до датата на нейното действително възстановяване.

⁽³³⁾ Решение от 12 юли 1973 г. по дело C-70/72 *Комисия/Германия*, Recueil, стр. 813, точка 13.

⁽³⁴⁾ Решение от 14 септември 1994 г. по съединени дела C-278/92, C-279/92 и C-280/92, *Испания/Комисия*, Recueil, стр. I-4103, точка 75.

⁽³⁵⁾ Решение от 17 юни 1999 г. по дело C-75/97 *Белгия/Комисия*, Recueil, стр. I-3671, точки 64—65.

⁽³⁶⁾ ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

VIII.2. Елемент на помощта в отделните мерки

VIII.2.1. Мярка 1

- (115) Комисията признава, че търговската марка на унгарския национален превозвач „Malév“, осъществяващ дейност от десетилетия, има известна стойност на авиационния пазар. От друга страна, Комисията счита, че при специфичната договорна конструкция стойността на марката, заявена от унгарските органи, не може да бъде приета. Обективната стойност следва да се основава на независима оценка, която да вземе предвид и общото финансово положение на Malév.
- (116) Въз основа на гореизложеното елементът на помощ при мярката 1 е изчислен на 56 милиона EUR, т.е. 76 милиона EUR минус стойността на керосинопровода и самолета (възлизаша на 20 милиона EUR), минус обективната стойност на търговската марка „Malév“⁽³⁷⁾. Точният елемент на помощта трябва да бъде изчислен от Унгария. Ако Унгария не представи убедителни доводи за обективна стойност на търговската марка към датата на сключване на транзакцията по прехвърлянето на марката на MAV, елементът на помощ ще се счита за равен на цялата сума от 56 милиона EUR.

VIII.2.2. Мярка 2

- (117) Както бе посочено по-горе, Комисията счита, че мярката е предоставила на Malév предимство, когато възстановяването на авансовото плащане не е било наложено принудително, след като е станало дължимо. Освен това предимството е било получено дори преди това, най-малко от момента, когато предварителното споразумение за продажба е било изменено през февруари 2009 г. и авансовото плащане се е увеличило (над прогнозната пазарна цена на дружеството).
- (118) Комисията заключава, че никой частен оператор не би предоставил паричен механизъм в подобен размер. В действителност никой частен оператор на пазара не би се съгласил да постави тези средства на разположение на Malév, още по-малко безплатно и без да направи нищо за тяхното възстановяване. Всъщност, в своите мнения относно решението за откриване на процедурата самите унгарски органи признават, че авансовото плащане е имало за цел да гарантира оцеляването на Malév (вж. съображение 80 по-горе). Следователно елементът на помощ е целият размер на сумата за периода, през който тя е била на разположение на получателя: от февруари 2009 г. до юли 2009 г. 0,8 милиарда HUF (разликата между пазарната стойност на GH и „надплатената“ сума) и от юли 2009 г. до февруари 2010 г. 4,3 милиарда HUF (цялата сума на авансовото плащане). Следователно при възстановяването следва да се вземе предвид фактът, че сумата е заменена със собствен капитал през февруари 2010 г. (вж. мярката 4 по-долу).

⁽³⁷⁾ Както бе посочено в съображение 75 по-горе, унгарските органи не обосноваха стойността на търговската марка „Malév“, която може да бъде и нулева.

VIII.2.3. *Мярка 3*

- (119) Относно отлагането и отказа от принудително събиране на данъците и социалноосигурителните вноски Комисията счита, че всички просрочени задължения на Malév към АРЕН от юли 2008 г. до март 2010 г. представляват държавна помощ. Освен това цялата разсрочена сума след тази дата (юли 2008 г.) също представлява държавна помощ. В действителност няма данни, че частен кредитор би предоставил подобно отлагане и разсрочване. При възстановяването следва да се вземе предвид фактът, че просрочените суми са изплатени през март 2010 г.

VIII.2.4. *Мярка 4*

- (120) По отношение на увеличението на капитала Комисията счита, че с оглед на финансовото положение на Malév, очевидната нужда от допълнително подпомагане след увеличението на капитала и липсата на реалистична перспектива за възстановяване на „инвестираните“ средства, никой частен инвеститор не би предоставил тези средства на разположение на Malév. Елементът на помощ е капиталовата инжекция от 25,4 милиарда HUF плюс замяната на дълг от 4,7 милиарда HUF срещу собствен капитал за авансовите плащания в полза на Malév GH.

VIII.2.5. *Мярка 5*

- (121) Що се отнася до заемите в общ размер на 9,2 милиарда HUF, Комисията счита, че с оглед на историята на задълженията и положението на въздушния превозвач към датата на предоставяне на тези заеми, държавата няма абсолютно никакви основания да очаква изплащането им, а към датата на предоставяне на заема е било дори съмнително дали Malév ще бъде в състояние да изплати лихвите. В действителност начислените лихви не са били изплатени, а конвертирани по-късно в собствен капитал.
- (122) Поради това Комисията счита, че заемът може да бъде сравнен с безвъзмездна помощ, следователно елементът на помощта е цялата сума на заема от 9,2 милиарда HUF за периода, през който е бил на разположение на получателя, т.е. между предоставянето на траншовете (май, юни и юли 2010 г.) и преобразуването на заемите в собствен капитал (септември 2010 г.). Дължимите и неизплатени лихви следва да бъдат включени в елемента на помощта. При възстановяването трябва следователно да бъде отчетен фактът, че сумата е заменена със собствен капитал през септември 2010 г. (вж. мярка 6 по-долу).

VIII.2.6. *Мярка 6*

- (123) Поради основанията, изложени в съображение 120 по-горе, Комисията счита, че целият размер на дълга, заменен със собствен капитал, може да се разглежда като безвъзмездна помощ и затова елементът на помощта е цялата сума от 9,4 милиарда HUF, считано от септември 2010 г.

VIII.2.7. *Мярка 7*

- (124) Поради основанията, изложени в съображение 120 по-горе, Комисията счита, елементът на помощта е капиталът от 5,3 милиарда HUF, внесен от септември 2010 г. насетне.

VIII.2.8. *Мярка 8*

- (125) Поради основанията, изложени в съображение 120 по-горе, Комисията счита, че целият размер на заема е сравним с безвъзмездна помощ и затова цялата сума от 5,7 милиарда HUF е елементът на помощта, считано от септември 2010 г.

IX. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (126) Въз основа на гореизложените съображения Комисията достига до заключението, че мерки 1—8, приведени в действие от Унгария в полза на Malév, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (127) Освен това Комисията заключава, че мерки 1—8 са несъвместими с вътрешния пазар.
- (128) Тази несъвместима помощ трябва да бъде възстановена от Malév, както е посочено в раздел VIII.2 по-горе, с цел възстановяване на ситуацията, съществувала на пазара преди предоставянето на помощта. Точната обща сума за възстановяване плюс лихвите върху нея следва да бъдат изчислени от унгарските органи,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Следните мерки, приведени в действие от Унгария в полза на Malév Hungarian Airlines Zrt., представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС:

- а) *Мярка 1*: поемането на 31 декември 2007 г. от MAVА, дружество, което е държавна собственост, на заем, предоставен през 2003 г. на Malév от MFB, банка за развитие, която е 100 % държавна собственост;
- б) *Мярка 2*: предоставянето на паричен механизъм от 4,3 млрд. HUF за една година в контекста на заплануваното (впоследствие неуспяло) закупуване от MNV на дъщерното предприятие Malév GH;
- в) *Мярка 3*: всички просрочени данъчни и социалноосигурителни задължения от юли 2008 г. до март 2010 г. и отлагането на различни данъци и социалноосигурителни вноски, считано от юли 2008 г.;
- г) *Мярка 4*: увеличение на капитала от MNV през февруари 2010 г. в размер на 25,4 милиарда HUF (реализирано частично чрез инжекция на свеж капитал от 20,7 милиарда HUF и частично чрез замяна на дълг срещу собствен капитал на авансовото плащане в полза на GH в размер на 4,7 милиарда HUF);

- д) Мярка 5: от май до август 2010 г. три акционерни заема на обща сума 9,2 милиарда HUF, предоставени на Malév от MNV, плюс дължимите, но неизплатени лихви;
- е) Мярка 6: през септември 2010 г. преобразуването на тези акционерни заеми (заедно с дължимите лихви по тях), посочено в член 1, буква д), от дълг в собствен капитал в размер на 9,4 милиарда HUF;
- ж) Мярка 7: през септември 2010 г. допълнително увеличение на капитала в размер на 5,3 милиарда HUF;
- з) Мярка 8: през септември 2010 г. допълнителен акционерен заем в размер на 5,7 милиарда HUF плюс дължимите, но неизплатени лихви.

Член 2

Мерките за държавна помощ, посочени в член 1 и неправомерно приведени в действие от Унгария в полза на Malév Hungarian Airlines Zrt. в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, са несъвместими с вътрешния пазар.

Член 3

- (1) Унгария следва да направи необходимото за възстановяването от получателя на помощта, посочена в член 1.
- (2) Сумите, които следва да се възстановят, включват лихви от датата, на която са били предоставени на разположение на получателя, до датата на действителното им възстановяване.
- (3) Лихвата се начислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията.

Член 4

- (1) Възстановяването на помощта, посочена в член 1, се извършва незабавно и ефективно.

- (2) Унгария гарантира изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца, считано от датата, на която е уведомена за него.

Член 5

- (1) В срок от два месеца след уведомяването за настоящото решение Унгария изпраща следната информация на Комисията:
- а) общата сума (главница и лихва по възстановяване), която получателят възстановява;
- б) подробно описание на мерките, които вече са предприети и които са планирани за изпълнение на настоящото решение;
- в) документи, доказващи, че на получателя е наредено да върне помощта.

- (2) Унгария информира Комисията за напредъка на националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение до окончателното възстановяване на помощта, посочена в член 2, параграф 3, заедно с лихвите. По искане на Комисията тя предоставя незабавно информация за вече предприетите и планирани мерки за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация относно размера на помощта и лихвите по възстановяване, които вече са възстановени от получателя.

Член 6

Адресат на настоящото решение е Унгария.

Съставено в Брюксел на 9 януари 2012 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 19 септември 2012 година

относно държавната помощ SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) приведена в действие от Чешката република за České aerolinie, a.s. (CSA — Czech Airlines — план за реструктуриране)

(нотифицирано под номер C(2012) 6352)

(само текстът на чешки език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2013/151/EC)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид решението, чрез което Комисията реши да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС⁽¹⁾ по отношение на помощта SA.30908 (C 11/C, ex № 176/10)⁽²⁾,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си по силата на посочените разпоредби и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

(2) С писмо от 23 февруари 2011 г. Комисията уведоми Чешката република, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС по отношение на помощта (наричано по-нататък „решението за откриване на процедурата“). Чешката република представи мнения по това решение с писмо от 28 април 2011 г. Комисията зададе допълнителни въпроси с писма от 26 юли 2011 г., 15 март 2012 г., 7 май 2012 г. и 11 юли 2012 г., на които Чешката република отговори на 22 август 2011 г., 15 септември 2011 г., 7 октомври 2011 г., 16 ноември 2011 г., 23 ноември 2011 г., 12 декември 2011 г., 3 януари 2012 г., 16 април 2012 г., 22 май 2012 г., 14 юни 2012 г., 5 юли 2012 г., 10 юли 2012 г., 20 юли 2012 г. и 10 август 2012 г.

(3) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз на 23 юни 2011 г. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си.

(4) Комисията получи мнения от две заинтересовани страни на 30 юни 2011 г., 19 юли 2011 г., 15 август 2011 г., 25 ноември 2011 г. и 13 декември 2011 г. Тя ги препрати до Чешката република, на която беше предоставена възможност да отговори; нейните мнения бяха получени с писма от 31 август 2011 г. и 3 февруари 2012 г.

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 12 май 2010 г. Чешката република уведоми Комисията за помощта за реструктурирането на дружеството České aerolinie, a.s. (наричано по-нататък „CSA“). Комисията поиска допълнителна информация с писма от 6 юни 2010 г. и 25 ноември 2010 г., на които чешките органи отговориха с писма от 15 и 24 септември 2010 г., 15 декември 2010 г. и 28 февруари 2011 г.

⁽¹⁾ Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“). И в двата случая разпоредбите по същество са същите. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позоваванията съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно. ДФЕС също въведе някои терминологични промени, като замената на „Общност“ със „Съюз“ и на „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. Терминологията на ДФЕС ще бъде използвана в настоящото решение.

⁽²⁾ Решение на Комисията C(2011) 994 окончателно от 23 февруари 2011 (ОВ С 182, 23.6.2011 г., стр. 13).

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА И НА ПЛАНА ЗА РЕСТРУКТУРИРАНЕ

2.1 ПОМОЩ ЗА РЕСТРУКТУРИРАНЕ

(5) Общите мерки за помощ за реструктуриране, за които е постъпило уведомление, са: i) заем в размер на 2 500 млн. CZK от притежаваното от държавата дружество Osinek, a.s. (в случай, че се смята за държавна помощ); ii) освобождаването на обезпечението и замената на дълг срещу дялов капитал по заема от Osinek; и iii) гарантиран банков кредит в размер на 20,8 млн. EUR за финансиране на придобиването на самолет. Общите разходи, предвидени за реструктурирането, за които е постъпило уведомление, възлизат на [8,9-10,5] (*) млрд. ⁽³⁾ CZK ([360–410] млн. EUR).

(*) Търговска тайна

⁽³⁾ Размер на разходите за реструктуриране след преразглеждане на плана за реструктуриране (от 3 януари 2012 г.). В уведомлението разходите за реструктуриране възлизат на [7,60-9,20] млрд. CZK.

(6) На 21 март 2012 г. Комисията прие решение по дело SA.29864 - възможен характер на държавна помощ на предоставен заем от Osinek a.s. Заключение от разследването беше, че заемът от Osinek не представлява държавна помощ и дори и да представляваше, тази помощ щеше да бъде съвместима с Временната общностна рамка за мерките за държавна помощ за подпомагане на достъпа до финансиране при настоящата финансова и икономическа криза ⁽¹⁾ (наричана по-нататък „временната рамка“). Следователно настоящият случай за реструктуриране вече не е свързан с тази мярка. Гарантираният банков кредит в размер на 20,8 млн. EUR беше изоставен, защото ČSA успя да осигури финансов лизинг, предоставен от [...]. Следователно единствената мярка за реструктуриране, която остава за оценяване, е замяната на дълг срещу дялов капитал по заема от Osinek, предшествана от освобождаването на обезпечението на заема.

Освобождаване на обезпечение и замяна на дълг срещу дялов капитал

(7) На 3 май 2010 г. чешкото правителство прие Резолюция № 333 относно плана за реструктуриране на ČSA (наричана по-нататък „Резолюция № 333“), чрез която чешкото правителство нареди на Министерството на

промишлеността и търговията ⁽²⁾ да освободи активите по част от обезпечението преди увеличението на регистрирания капитал на ČSA. Правно основание за замяната на дълг срещу дялов капитал е посочената резолюция и замяната е извършена на 30 юни 2010 г.

2.2 БЕНЕФИЦИЕР

(8) От 1923 г. ČSA е националният въздушен превозвач на Чешката република. През 2009 г. дружеството превозва 37 % от пътниците, чието пътуване започва или завършва в Прага. ČSA е държавно дружество, като 95,69 % от акциите му са собственост на Чешката република чрез Министерството на финансите. Миноритарните акционери са Česká pojišťovna, a.s. (2,26 %), Пражката столична община (1,53 %) и Братиславската столична община (0,51 %). ČSA е член на Sky Team Alliance и предлага услуги за редовен въздушен транспорт (104 дестинации в 44 държави). През 2009 г. дружеството ČSA е превозило 4,7 милиона пътници и генерирало приходи в размер на 14,9 млрд. CZK (96 млн. EUR).

(9) В таблица 1 се посочва развитието на финансовите данни на ČSA от 2006 г. до първата половина на 2011 г. ts

Таблица 1

финансови данни за Czech Airlines (съгласно чешките счетоводни стандарти)

'000 CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Печалба/загуба	- 396 951	206 600	470 057	- 3 756 125	76 159	[- 710 000 - (- 630 000)]
Оборот	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000-7 250 000]
Нетен паричен поток от оперативни дейности	- 533 192	- 275 234	- 1 762 376	- 3 066 694	- 1 205 542	N/A
Дълг	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000-2 900 000]
Нетна лихва	- 94 374	- 55 254	- 14 263	N/A	N/A	N/A
Стойност на нетните активи	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000-6 225 000]

Таблица 2

Развитие на ключови критерии през 2009 г. (съгласно чешките счетоводни стандарти)

'000 CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Загуби	[- 1 320 000-(- 1 190 000)]	[- 1 840 000-(- 1 660 000)]	[- 2 625 000-(- 2 365 000)]
Оборот	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Дълг	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Стойности на нетните активи	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

⁽¹⁾ ОВ С 16, 22.1.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ Вземанията от ČSA, произтичащи от споразумението за заема от Osinek, са предоставени на Министерството на търговията и промишлеността през септември 2009 г. Тази договореност позволи ликвидацията на Osinek.

- (10) Цифрите сочат, че въпреки някои отрицателни промени, дружеството ČSA още е генерирало печалба през 2007 и през 2008 г. Стопанските резултати обаче се влошават значително през 2009 г. поради въздействието на икономическата криза. Оборът намалява малко през разглеждания период, а паричният поток спада значително. Равнището на дълга, изчислено като сумата от дългосрочните и краткосрочните пасиви, и банкови заеми, е общо взето стабилно. Стойността на активите е намаляла значително, особено през 2009 г.
- (11) В таблица 2 е показано развитието по тримесечия за 2009 г. Видно е, че загубите на дружеството се увеличават значително, по-специално между юни и септември – с [705–785] млн. CZK в сравнение с [470–520] млн. CZK между март и юни. Промяната в оборота се равнява на [4,88–5,42] млрд. CZK между март и юни и [5,04–5,59] млрд. CZK през периода юни — септември. Промяната не варира значително и следователно не може да означава, че положението на дружеството се е влошило по-специално през първата половина на годината. Дългът на дружеството е намалял през периода март — юни и се е увеличил с [0,89–1,05] млрд. CZK през периода юни — септември. Накрая, общата стойност на активите на ČSA се е увеличила през първия разглеждан период (март — юни) и е намаляла с [75–85] млн. CZK през периода юни — септември.
- (12) Чешките органи твърдят, че въпреки че финансовото положение на ČSA се е влошило като последица от световната икономическа рецесия още в края на 2008 г., то е имало причини да смята, че през летния сезон на 2009 г., когато се наблюдава всеобщ връх в приходите на въздухоплатателната индустрия, е трябвало да се постигнат значително по-добри резултати. Въз основа на тази прогноза, подкрепяна от опита на ČSA от предходни години, дружеството е очаквало, че ще натрупа достатъчни резерви, за да може да стабилизира паричния поток и да предотврати по-нататъшни загуби.
- (13) При все това резултатите за първата половина на 2009 г., докладвани на ръководството през средата на август 2009 г., показват значителен спад на средните приходи през юни. Става ясно, че дружеството вече не може да осъществява стопанската си дейност без незабавни мерки за оряване на разходите и финансова помощ от външни източници. Така Съветът на директорите на дружеството сформира работна група, която да подготви плана за реструктуриране на дружеството. Ето защо през август 2009 г. ръководството на ČSA прие мерки за откриване на процес на реструктуриране и основният фокус на ČSA се прехвърли от ежедневните операционни мерки към цялостното реструктуриране на дейността на дружеството.
- (14) Следователно чешките органи посочват, че с оглед на гореописаното развитие ČSA може да се смята за предпочитание в затруднение по смисъла на Насоките на общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение⁽¹⁾ от 2004 г. (наричани по-нататък „насоките за оздравяване и реструктуриране“), считано от август 2009 г.
- Czech Aeroholding*
- (15) След приключването на процеса на реструктуриране Чешката република цели да намери стратегически партньор за ČSA. Настоящата времева рамка за влизането на стратегически инвеститор в ČSA е най-късно ноември 2013 г. В подготовката на планираната приватизация чешкото правителство реши да създаде нова корпоративна структура в рамките на дружеството Český Aeroholding a.s. (наричано по-нататък „ČAH“).
- (16) Към момента ČAH включва следните дружества: ČSA, Prague Airport, a.s. (наричано по-нататък „Prague Airport“) и предишните дъщерни дружества на ČSA, т.е. Czech Airlines Handling, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (наричано по-нататък „HCA“), Czech Airlines Technics, a.s. и ČSA Services, s.r.o. (вж. фигура 1). Целта на ČAH е да реструктурира дружествата, групирани в холдингово дружество, да улесни достъпа до търговско финансиране и да ги подготви за предстоящата приватизация.
- (17) Czech Airlines Handling, a.s. предоставя услуги по обслужване на пътници и самолети, почистване на самолети и сгради, както и наземни транспортни услуги за ČSA и за други въздушни превозвачи, които извършват редовни полети от и до Прага. Czech Airlines Handling, a.s. е единственият оператор на пазара на почистване на самолети на пражкото летище Ruzyně. По отношение на наземното обслужване Czech Airlines Handling се конкурира на пражкото летище Ruzyně с Prague Airport и с други дружества за наземно обслужване, като например Menzies Aviation.
- (18) HCA извършва чартърни полети. На този пазар то се конкурира с Travel Service, a.s. и с известен брой по-малки чартърни въздушни превозвачи, които извършват дейност от пражкото летище Ruzyně, например Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air и още няколко, които имат само малък пазарен дял на пражкото летище Ruzyně.
- (19) Дружеството Czech Airlines Technics, a.s. извършва леко и по-основно поддържане на самолети върху всички самолети Boeing B737 и Airbus A320. То също така извършва подробни прегледи на самолети ATR 42/72 и има сертификат да извършва прегледи на самолети Airbus A310. Това дъщерно дружество обслужва основно ČSA. При все това [17,5–19,5]% от приходите му идват от услуги, предоставени на трети страни, например Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines и Aerosvit.
- (20) Czech Airlines Services, s.r.o. извършва дейност на център за приемане на повиквания и център за наемане на работа като [88-98]% от услугите му се предоставят на ČSA.

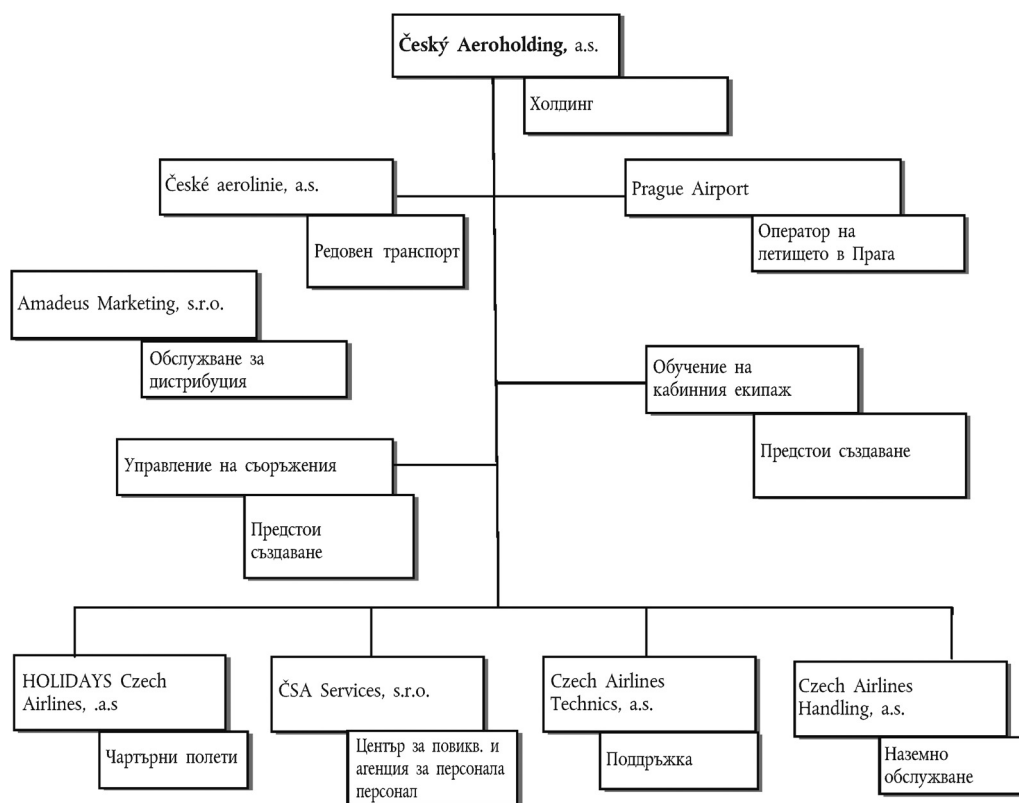
⁽¹⁾ ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2. Валидността на насоките беше продължена през 2009 г. (ОВ С 156, 9.7.2009 г., стр. 3).

(21) В началото на периода на реструктуриране ČSA също има мажоритарен дял в редица други дружества, по-конкретно:

- Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 % собственост), което захранва световната система за дистрибуция Amadeus за Чешката и за Словашката република;
- Slovak Air Service, s.r.o. (100 %); и
- ClickforSky (100 %).

Фигура 1

Структура на Český Aeroholding, a.s.



(22) На 25 октомври 2011 г. чешкият орган за защита на конкуренцията одобрява създаването на ČАН с известен брой условия по отношение на потенциалните заплахи за конкуренцията в резултат от сливането на ČSA и Prague Airport, както от вертикални, така и от хоризонтални припокривания (по-специално в областта на наземното обслужване) на дейностите на сливащите се страни.

(23) Условието са както от поведенчески, така и от структурен характер, и задължават ČАН да поддържа прозрачен, недискриминаторен и равен достъп до летищната инфраструктура на пражкото летище Ruzyně при търговски разумни условия за всички заинтересовани страни. По-специално ангажиментите са свързани с отделяне на оператора на пражкото летище Ruzyně от останалите дейности, извършвани в рамките на ČАН, размяната на търговско поверителна информация между субектите, участващи в ČАН, разпределяне на слотове на пражкото летище Ruzyně, продажбата на дейностите по

наземно обслужване на Prague Airport на независим купувач и прозрачния и равен достъп до услуги, предоставяни от субекти в рамките на ČАН, за всички участници на пазара, които се интересуват да предоставят услуги по наземно обслужване и/или поправка и поддръжка на пражкото летище Ruzyně⁽¹⁾.

2.3 ПЛАН ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

(24) През май 2010 г. чешките органи уведомиха Комисията за план за реструктуриране (наричан по-нататък „ПП“), който след това беше актуализиран при последващи подавания на информация. ПП се съсредоточава върху мерките по отношение на основната стопанска дейност на ČSA – редовния въздушен превоз на пътници.

⁽¹⁾ Решение на чешкия орган за защита на конкуренцията № S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

- Предвижда се другите стопански сектори или да бъдат продадени, или да бъдат възложени на други в рамките на структурата на холдинга.
- (25) Затрудненията на ČSA се коренят в увеличеното разширяване на мрежата през периода 2004 — 2006 и навлизането на нискотарифни превозвачи на пражкото летище Ruzyně. Освен това дружеството страда от дълго време от оперативната неефективност на исторически оператор, като настъпването на световната икономическа рецесия доведе до понижено търсене от страна на пътниците и до по-високи разходи за гориво.
- (26) Актуализираната версия на ПП от 3 януари 2012 г. цели да възстанови дългосрочната жизнеспособност на ČSA до 2014 г. Периодът на реструктуриране продължава от август 2009 г. до юни 2014 г. (общо 5 години).
- (27) В съответствие с неотдашното развитие на индустрията на въздушния превоз чешките органи актуализираха предположенията си за предвиждания път за постигане на жизнеспособност на ČSA и представиха нови сценарии с варианти за базов, най-добър и най-лош сценарий. ČSA смята, че оценките по-долу са консервативна основа за бъдещото му развитие. Оценките не отчитат планираното влизане на частен инвеститор, което вероятно ще има положителен ефект върху резултатите на ČSA и ще засили допълнително дългосрочната му жизнеспособност.
- (28) Най-важните външни фактори, засягащи резултатите на ČSA, са следните: i) увеличаване на цената на горивото (увеличение с близо 40 % в сравнение със сценариите, включени в решението за откриване на процедурата), ii) значително по-ниско търсене, iii) засилена конкуренция и iv) спад в приходите от продажба на билети.
- (29) Базовият сценарий се изгражда въз основа на предположението, че пазарът ще се развива според макроикономическите прогнози на Чешката национална банка и на Международния валутен фонд. Навлизането на нискотарифни превозвачи се смята за основния фактор, който ще засегне резултатите в пазарния дял на ČSA.
- (30) Външните фактори включват:
- пазарна цена на горивото от 1 000 USD/MT;
- обменни курсове: 17,0 USD CZK/USD, 24,5 EUR CZK/EUR;
- доходност [2–2,2], коефициент на натовареност пътници [66–73]%.
(31) Вътрешните фактори включват:
- реструктуриране на собствеността на самолетите и разходите за поддръжка;
 - допълнително подобрене на разходите за пътници (намаляване на разходите за глобалната система за дистрибуция и кетъринг);
 - допълнително подобряване на продуктивността на екипажа на самолетите Airbus;
 - оптимизиране на разходите за екипаж за регионалния (ATR) флот, по-голямо използване на самолетите;
 - частично засилване на флота от самолети A320 и B 737 (по-голям брой места);
 - намалено средно потребление на гориво – следствие от подновяването на флота;
 - оптимизиране на системата за управление на приходите – повишение с [0,95–1]% на доходността;
 - отрицателното въздействие на закупуването на квоти за емисии се балансира със среден приход на пътник;
 - считано от лятото на 2012 г. дейността ще продължи с флот, който се състои от ATR (7 самолета), Airbus (15 самолета) и Boeing (5 самолета).
- (32) Като последствие от реструктурирането ČSA очаква следното развитие на възвръщаемостта на неговия вложен капитал (ROCE):

Таблица 3

Очаквана възвръщаемост на вложения капитал

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Базов сценарий	– 23,6 %	[– 2,5 – (– 3)]%	[0,9–1,1]%	[1,7–1,85]%	[2,1–2,4]%
Най-добър сценарий	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)]%	[3,6–3,9]%	[4,8–5,2]%	[4,8–5,2]%
Най-лош сценарий	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)]%	[– 9,5 – – 8,9]%	[0,7–0,75]%	[0,98–1,1]%

- (33) Чешките органи разглеждат базовия сценарий като реалистична прогноза и изтъкват, че постигнатата ROCE от [1,7–1,85]% към края на 2014 г. се смята за приемлива.
- (34) Според най-добрия сценарий цената на горивото ще намалее с 1–2 % (през 2012—2013 г.) и с 3 % през (2014—2015 г.); той се основава също на по-бързо от предвиденото изпълнение на мерките за реструктуриране и по-бърз растеж на търсенето в сравнение с базовия сценарий. От друга страна, най-лошият сценарий се основава на увеличена цена на горивото (с 3–5 % по-висока през 2012—2013 г.) в сравнение с базовия сценарий; в него се отчитат също закъснения при изпълнението на планираните мерки за реструктуриране и по-ниски доходи от инициативите за управление на приходите (изпълнени изцяло едва през 2014 г.).
- (35) Планът допуска, че връщането на рентабилността ще е възможно към финансовата 2013 година (ФГ). Според базовия сценарий ČSA ще има нетна печалба след данъчно облагане от [95–112] млн. CZK ([3,8–4,3] млн.) през 2014 г. и ще постигне възвръщаемост на вложения капитал (ROCE) от [1,7–1,85]% до 2014 г. и [2,1–2,4]% до 2015 г.

Таблица 4

Печалби и загуби за периода 2008—2014 (в милиони CZK) (според чешките счетоводни стандарти)

Финансова година	2007	2008	2009	2010	2011(ф)	2012(ф)	2013(ф)	2014(ф)
Приходи	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Печалба/загуба преди данъчно облагане	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

За да постигне тези резултат, ČSA предлага следните ключови дейности:

- (36) *Оптимизиран мрежов модел и адаптиране на размера на флота.* В началото на процеса на реструктуриране ČSA имаше полети до 67 дестинации. Тази мрежа ще бъде намалена с [18–20]% и сега ČSA се съсредоточава единствено върху пазари, които са в обхвата на самолетите за кратки/средни разстояния. Полетите до Ню Йорк и Канада бяха преустановени още през 2009 г. Очакваното намаляване на пътничкопотока, измерено в приходи на пътник-километър, в сравнение с 2009 г. е [22,5–25,5]%, докато приходите на свободни места-километър („СМК“) се очаква да се увеличат с [3,8–4,4]%. Бяха преустановени както печеливши, така и трасета, носещи загуби.
- (37) Самолетният флот следва да се намали с над 50 %, което ще доведе до 20 до 23 самолета в сравнение с 49 самолета преди реструктурирането. Общият брой на полетите ще бъде намален с [36–40]% и СМК с [21–24]%. Следователно коефициентът на натовареност следва да се подобри и да достигне [66–73]% според базовия сценарий.
- (38) Структурата на флота следва да се опрости и модернизира посредством постепенно заменяне на старите модели самолети (Boeing B737-400 и B737-500) само със самолети Airbus. Модернизирането на флота на ČSA ще повиши конкурентоспособността на ČSA, което ще придобие по-съвременни и по-надеждни самолети, предоставящи по-голям комфорт на пътниците. Други ползи от тази мярка са намаляването на разходите за дейността на флота, включително икономии вследствие на уеднаквяването на флота и оптимизирането на капацитета за превоз.
- (39) *Стимул за приходи:* ČSA въведе нова система за управление на приходите, за да оптимизира ценообразуването на билетите и свободните места с цел повишаване на приходите на СМК с [3–3,5]% през 2011 г. Допълнително увеличаване на приходите се предвижда във връзка с очакваното увеличаване на продажбите през уебсайта на ČSA – [20–22]% от билетите ще се продават по интернет към 2012 г. спрямо [7–8]% през 2009 г. Това следва да се придружава от приходи от продажби на съответни собствени продукти, като например такси за втора бройка багаж, такси за предоставяне на „премиум“ места и продажби на борда, както и продукти на трети страни, като хотели, отдаване под наем на автомобили и застраховки за пътуване. Очаква се управлението на приходите да допринесе за печалби в размер на [500–560] милиона CZK в края на 2012 г.
- (40) *Стимули за намаляване на разходите:* През 2009 г. ČSA генерира пряко 3 200 работни места и над 1 600 работни места чрез дъщерните си дружества. Съгласно реструктурирането ČSA генерира пряко 1 730 работни места и 1 974 работни места чрез дъщерните си дружества, което представлява намаление с над 1 000 работни места до средата на 2012 г. ČSA намали броя на пилотите и на кабинния екипаж до регулаторния минимум. Дружеството също така намали разходите за кетъринг в икономическата класа, бордовата система за развлечения, разходите за нередности и потребление на гориво. Освен това следва да се понижат разходите за наем, информационни технологии и телекомуникации. Накрая, следва да се намали размерът на представителствата в чужбина и в Чешката република. От стимулите за намаляване на разходите се очаква да се спестят [275–310] млн. CZK и да допринесат за приходи в размер на [650–725] млн. CZK в края на 2012 г. Разходите за продажби на пътник вече бяха намалени с [14,5–16,5]% през 2010 г.

- (41) *Организационни промени:* Чешката република се е опитвала на два пъти да приватизира ČSA в миналото ⁽¹⁾; и двата опита обаче са били неуспешни. Чешките органи смятат, че създаването на ČАН е ефикасен начин да се продаде ČSA и дъщерните му дружества на нов частен инвеститор. Първо, неосновните дейности, които преди се извършваха от ČSA, бяха прехвърлени на дъщерните му дружества през 2010 г. Това позволи на ČSA да се съсредоточи върху основната си стопанска дейност. Второ, тези дъщерни дружества бяха продадени на ČАН при пазарни условия. Накрая, ČSA и Prague Airport ще станат част от ČАН.
- (42) Тази структура следва не само да направи дружествата по-атрактивни за потенциалните инвеститори, но и да гарантира конкурентно ценообразуване на услугите, предлагани в групата, и да стимулира генерирането на печалба от всички дъщерни дружества, както и тяхното ориентиране към външни клиенти.
- (43) *Продажба на неосновни активи:* В допълнение към продажбата на дъщерните дружества на ČАН по време на реструктурирането си ČSA е продало значителен брой от другите активи, както е показано в таблица 5. Всички тези активи са продадени чрез открита, прозрачна и недискриминаторна тръжна процедура или въз основа на независими доклади за оценка.

Таблица 5

Продажба на активите на ČSA по време на реструктурирането

	Сума в милиони CZK
Продажба на дейността за безмитни стоки на Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Продажба на слотове в лондонското летище Heathrow на British Airways	[450–530]
Продажба на самолети на редица въздушни превозвачи	[1 950–2 200]
Продажба на Slovak Air Services, s.r.o. на Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Продажба на земя и сгради на Prague Airport	[1 620–1 850]
Продажба на дъщерни дружества на Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Общо	[7 150–8 025]

2.4 ДЪРЖАВНА ПОМОЩ И ФИНАНСИРАНЕ НА РАЗХОДИТЕ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

- (44) Предвид общите разходи за реструктуриране от [8,9–10,5] млрд. CZK ([360–410] млн. EUR), които

⁽¹⁾ През 1992 г. Air France придоби 19 % от акциите на ČSA, но ги препродаде през 1994 г. През април 2009 г. е организиран търг за продажбата на собствения капитал на държавата в ČSA, но тъй като на чешкото правителство не беше представена подходяща оферта, то в крайна сметка нареди на Министерството на финансите да отмени търга през октомври 2009 г.

включват по-конкретно разходите за адаптирането размера на флота и обезщетенията при съкращаване, Чешката република е рекапитализирала бенефициера с държавна помощ в размер на 2 500 млн. CZK под формата на замяна на дълг срещу дялов капитал (т.е. [23–26] % от разходите за реструктуриране) съгласно Резолюция № 333 от 30 юни 2010 г.

- (45) ČSA предлага оставащата сума, т.е. собственият принос от [74–77] %, да се финансира от продажбата на активите, посочени в таблица 5.
- (46) ČSA продаде дейността с безмитни стоки за [760–840] млн. CZK на Aelia Czech Republic, s.r.o. през февруари 2010 г. Тази стопанска дейност беше продадена след тръжна процедура в два кръга, организирана от UniCredit Czech Republic, a.s.
- (47) ČSA замени два слота в лондонското летище Heathrow с British Airways Plc. („BA“) срещу финансово възнаграждение през юли 2010 г. Споразумението за размяна на слотове предвижда, че ČSA и BA трябва да си прехвърлят взаимно чрез размяна съответно на слотове ⁽²⁾ срещу финансово възнаграждение в размер на [17–19] млн. GBP (около [450–530] млн. CZK). Размяната на слотове беше осъществена през 2010 г. и BA плати финансовото възнаграждение за ČSA на две вноски през ноември и декември 2010 г.
- (48) ČSA продаде 15 самолета при следните условия: през 2010 г. ČSA продаде пет самолета Boeing B737-400 на BLF Limited, предприятие със специално предназначение на руския превозвач UTAir за цена от [54–60] млн. USD и два самолета Boeing B737-500 на Mauritanian Airlines International за цена от [12,5–15] млн. USD. През 2011 г. ČSA продаде три самолета Boeing B737-500 на Mika Limited за обща цена от [21–25] млн. USD. През 2011 г. ČSA продаде два самолета ATR72-202 на Helitt Lineas Aéreas S.A. за цена от [7,9–8,9] млн. USD, два самолета ATR72-200 на EUROLOT S.A. за цена от [7,9–8,9] млн. USD и един самолет ATR42-320 на Regourd Aviation за цена от [1,6–1,9] млн. USD. Общите приходи от продажбите на самолети възлизат на приблизително [105–120] млн. USD или [1,950–2,2] млрд. CZK ⁽³⁾.
- (49) На 30 септември 2010 г. ČSA продаде Slovak Air Services, s.r.o., доставчик на въздухоплавателни услуги в Словашката република, на дружеството Skyport, a.s. за покупната цена от [17,5–19,5] млн. CZK. Оферентът предложи най-високата цена в открита тръжна процедура.

⁽²⁾ Т.е. слотовете, които са им разпределени за периода на часово планиране за лятото на 2011 г. (27 март 2011–29 октомври 2011 г.) и за периода на часово планиране за зимата на 2010/2011 (31 октомври 2010–26 март 2011 г.).

⁽³⁾ При обменен курс от 18,5 CZK за USD, изчислен от Чешката република. (Според Чешката национална банка средният тримесечен обменен курс за USD—CZK варира между 18,3 и 20,2 CZK за USD през 2010 г. и между 16,9 и 18,78 CZK за USD през 2011 г.).

- (50) ČSA генерира [1,62–1,85] млрд. CZK от продажбата на земя и сгради на държавното Prague Airport. Обобщение на продажбите се предоставя в таблица 6 по-долу.

Таблица 6

продажба на земя и имущество на ČSA на Prague Airport

Парцел/Актив	Споразумение за продажба	Цена (000 CZK)	Експертна оценка
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., с дата 8.12.2009 г.
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Паркинг на парцели 2570/4 и 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
Офисна сграда на APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	YBN Consult с дата 10.5.2010 г.
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	
2587	13.5.2010	[69 500–80 000]	
2588/3	13.5.2010	[14 250–16 000]	
2589/1	13.5.2010	[2 600–3 000]	
2590/25	13.5.2010	[87 250–95 000]	
Хангар „F“	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Общо:		[1 620 000–1 850 000]	

- (51) Правителството на чешката република изрази стратегическия си интерес да придобие съоръженията за излитане и кацане, притежавани от ČSA. Чешките органи обосновават тези трансакции с начина, по който ще се използват съоръженията. Според чешките органи тази собственост е от стратегическо значение за Prague Airport с оглед на новата писта, която ще се построи на летището. Чешката република отбеляза също, че Prague Airport отдава под наем друг хангар (Хангар „E“) на Travel Service, a.s., което показва потенциала за привличане на приходи от предлагането на пазара на недвижимо имущество, от което ČSA вече не се нуждае.
- (52) Продажбата на имуществото, описана в таблица 6, не беше извършена чрез открита, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура. При все това в съответствие с общата политика и националните законови изисквания всички придобивки на имущество от държавно притежавано дружество трябва да се осъществят при спра-

ведлива пазарна стойност, която да отрази цената, платима от частен инвеститор в условия на нормална конкуренция. Стойността на това имущество се основава на независима външна оценка от експерти, регистрирани в съда, като се използват признати стандарти.

- (53) Най-значителната част от собствения принос на дружеството идва от продажбата на дъщерните дружества на ČSA на ČАН. Тези продажби се извършват в края на 2011 г./ началото на 2012 г. и представляват продажбата на Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] млн. CZK), продажбата на ČSA Services, s.r.o. ([25–28] млн. CZK) и продажбата на HCA ([500–580] млн. CZK) и Czech Airlines Technics, a.s. (1–1,15) млрд. CZK). Тези продажби не се извършват чрез открита, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура; стойността на дъщерните дружества обаче е установена от независими доклади за оценка, изготвени от Deloitte Advisory, s.r.o. и PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

2.5. РЕШЕНИЕ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРА

- (54) На 23 февруари 2011 г. Комисията откри официалната процедура по разследване. В своето решение за откриване на процедура Комисията изрази съмнения, свързани с редица условия в насоките за оздравяване и реструктуриране. По-специално, Комисията не изключваше, че дружеството ČSA вече е било в затруднение съгласно насоките за оздравяване и реструктуриране преди втората половина на 2009 г., т.е. преди започването на процеса на реструктуриране, както твърдят чешките органи.
- (55) Комисията също изрази съмнение по отношение на това дали затрудненията на ČSA са били твърде сериозни, за да се разрешат с ČАН. Освен това Комисията постави въпроса дали е възможно съгласно чешкото законодателство Prague Airport да има финансов принос за процеса на реструктуриране на ČSA и на дъщерните му дружества. Също така чешките органи бяха приканени да представят мненията си за това дали стопанските трансакции между ČSA и Prague Airport към датата на осъществяване на сливането са се осъществили при пазарни условия, изключващи прехвърлянето на възможна държавна помощ от бенефициера на помощ за спасяване или за реструктуриране към друг субект в рамките на ČАН.
- (56) По отношение на възстановяването на дългосрочната жизнеспособност Комисията прикани третите страни да изразят мненията си по базовите хипотези, свързани с външните фактори. Комисията прикани също Чешката република да изясни дали всички дейности, носещи структурни загуби, ще бъдат изоставени след реструктурирането. В допълнение Комисията попита дали до края на 2012 г. ще се постигне дългосрочна жизнеспособност, която е датата, посочена за край на периода на реструктуриране, и дали предвиденият най-вероятен сценарий (който е и „базовият сценарий“) наистина е най-реалистичният за постигане. Също така Комисията изрази съмнение за това дали ČSA ще може да осигури (от собствените си финансови средства или от външни източници) търговски заеми и възможни търговски гаранции за планираното закупуване на 7 самолета, договорено за 2013 и 2014 г.

- (57) По отношение на компенсаторните мерки Комисията изрази съмнение по въпроса дали предложените мерки не са просто закриване на дейностите на загуба, което при всички случаи би било необходимо с цел постигане на жизнеспособност. Следователно тези мерки нямат да са определени като истински компенсаторни мерки. Комисията отбеляза също, че само компенсаторни мерки, които се осъществяват в рамките на периода на реструктуриране, са приемливи. Следователно преустановяването на полетите до Торонто и летище JFK в Ню Йорк попадат извън предложения период на реструктуриране, който е от втората половина на 2009 г. до 2012 г.
- (58) По отношение на равнището на собствения принос на ČSA Комисията прикани Чешката република да изясни предложената структура на ČАН. Тя също така постави въпроса дали целият предложен собствен принос може да се смята за действителен (по отношение на трансакциите, които още не се бяха осъществили в момента на приемането на решението за откриване на процедура).

3. МНЕНИЯ ОТ ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА

- (59) В отговора си на решението на Комисията за откриване на процедура Чешката република представи мнения и разяснения по отношение на всички въпроси, поставени в решението за откриване на процедура на Комисията, като посочи, че ПП, за който е изпратено уведомление, е в съответствие с всички условия в насоките за оздравяване и реструктуриране. Освен това Чешката република предостави също актуализирана информация за процеса на реструктуриране, която показва, че известен брой мерки за реструктуриране вече са били приведени в действие и вече е постигнат значителен напредък.
- (60) По отношение на момента във времето, в който ČSA изпада в затруднения, Чешката република твърди, че дружеството ČSA е било в затруднения към август 2009 г., защото в този момент ръководството си е дало сметка, че резултатите за летния сезон, които по принцип носят печалба, са понесли отрицателни последици. Чешката република предостави също резултати по тримесечия и допълнителна информация, която показва защо тя смята, че дружеството ČSA е изпаднало в затруднения едва през август 2009 г.
- (61) По отношение на структурата на холдинга ČАН чешките органи поясниха, че целта на ČАН е да отдели дружествата, да подобри достъпа им до търговско финансиране и да ги подготви за планираната приватизация. Отношенията между дружествата в рамките на холдинга ще се регулират чрез договор, в условия на пълна конкуренция и в съответствие с всички приложими разпоредби от чешкия търговски кодекс и от Закона за данъка върху приходите, с които се уреждат отношенията между свързани страни.
- (62) По отношение на невъзможността да се разрешат затрудненията на ČSA в групата ČАН Чешката република поясни, че всички дружества в рамките на ČАН са контролирани от държавата и следователно всяка помощ ще подлежи на правилата за държавна помощ. Освен това всяка финансова помощ ще трябва да отговаря на изискванията на чешкия търговски кодекс и на данъчното законодателство. Също така проблемите, които среща ČSA, възникват преди създаването на структурата ČАН и по този начин не може да са в резултат на „произволно разпределяне на разходите в рамките на настоящата група ČSA“ и следователно са вътрешни за ČSA.
- (63) По отношение на възможен принос за реструктурирането на ČSA от страна на Prague Airport Чешката република твърди, че летището по никакъв начин не допринася за реструктурирането на ČSA и че Чешката република като единствен акционер в Prague Airport не предвижда и за бъдеще такъв принос. Трансакциите между ČSA и Prague Airport са осъществени при стандартните условия, които Prague Airport предлага на всичките си бизнес партньори. Наемите и други парични възнаграждения са въз основа на прилаганите от него ценови списъци.
- (64) Освен съответствието със задължителните законови изисквания дружествата в ČАН се радват на значителна стопанска автономия, доколкото холдингът ČАН няма да се намесва в стопанското управление на дъщерните си дружества. Тъй като всички отношения между дружествата в ČАН ще се осъществяват в условия на пълна конкуренция в съответствие със законите изисквания както е посочено по-горе, Чешката република твърди, че всяко прехвърляне на помощ за реструктуриране, предоставена на ČSA от което и да било дружество в ČАН, е невъзможно.
- (65) По отношение на съмненията за възвръщане на дългосрочната жизнеспособност Чешката република представи изменени прогнози за бъдещия сценарий на жизнеспособността на ČSA, като предостави изменен базов сценарий. В новия базов сценарий се предвижда по-бавен темп на растеж след преразгледано развитие на търсенето, както и по-консервативни очаквания за бъдещите цени на петрола. По отношение на преустановяването на непечелившите дейности Чешката република потвърди, че всички дъщерни дружества с изключение на Czech Airlines Technics генерират печалба и като такива могат да бъдат продадени като функциониращи и жизнеспособни стопанските дейности. Czech Airlines Technics също ще бъде продадено на ČАН на цената на активите си, както са оценени от независим външен експерт. По отношение на финансирането на самолетите, които ще се доставят след периода на реструктуриране, Чешката република смята, че след приключването на ПП и очакваното влизане на частен инвеститор дружеството ще може да осигури частно финансиране за договорените самолети.
- (66) По отношение на компенсаторните мерки Чешката република твърди, че продажбата на активите (включително дъщерните дружества на дружеството), намаляването на СМК и намаляването на присъствието на ČSA на Prague Airport съставляват достатъчна компенсаторна мярка предвид факта, че ČSA е регионален

превозвач с малък флот и ограничен брой дестинации. Той е изложен на конкурентен натиск от страна на големи дружества и нискотарифни превозвачи, следователно всяка допълнителна компенсация може да застраши способността на ČSA да възвърне жизнеспособността си в рамките на разумен срок. Чешката република твърди, че полетите до Торонто и до Ню Йорк летище JFK са преустановени през ноември 2009 г., следователно в рамките на периода на реструктуриране, за който е отправено уведомление.

- (67) Чешката република предостави информация относно частен заем в размер на [125–140] млн. CZK, отпуснат от Komerční banka, който е предложен като собствен принос на ČSA. Заемът се състои от кредитна линия въз основа на рамково споразумение. Рамковото споразумение за предоставяне на кредитна линия от [480–540] млн. CZK вече е било сключено на 31 март 2009 г. и изменено през юни и декември 2009 г.
- (68) По отношение на собствения принос на ČSA към реструктурирането си Чешката република предостави доказателства за продажбата на активи, които вече са прехвърлени. В допълнение Чешката република потвърди, че държавната помощ под формата на гаранция, за която е постъпило уведомление, няма да е необходима, тъй като дружеството ČSA е успяло да получи частно финансиране за самолет под формата на финансов лизинг, предоставен от [...]. Самолетът беше доставен на ČSA през май 2011 г.

4. МНЕНИЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

- (69) По време на процедурата по разследване Комисията получи само едно мнение с доказателства от конкурент⁽¹⁾ и едно мнение от местно гражданско сдружение⁽²⁾. Конкурентът е Travel Service, a.s. и Icelandair Group hf (наричано по-нататък „TS“), дружество, което се конкурира с ČSA основно на пазара на чартърни полети. TS изтъква, че помощта за ČSA не може да се смята за съвместима, защото не отговаря на условията в насоките за оздравяване и реструктуриране.
- (70) По отношение на възвръщането на дългосрочната жизнеспособност на ČSA TS критикува ПП като посочва, че в него липсва ясен бизнес модел⁽³⁾ за дружеството и че редица ключови предположения в базовия сценарий са прекалено оптимистични (цена на горивото, обменен курс, използване на капацитета). TS също критикува пред-

ложените компенсаторни мерки поради причината, че представляват само изоставяне на дейности, необходимо за оцеляването на дружеството. TS твърди също, че продажбите на активи, посочени като собствен принос, са осъществени, а средствата разходвани, преди да е започнал какъвто и да било процес на реструктуриране и следователно не могат да се смятат за истински принос към разходите за реструктурирането.

- (71) Освен това TS твърди, че държавната помощ, получена от ČSA, е позволила разширяването на неговата стопанска дейност и дъщерни дружества. Твърди се, че дружеството ČSA е успяло да: i) разшири стопанската си дейност с чартърни полети, въпреки че ČSA е щяло да я изостави, тъй като преди това тази дейност е била на загуба и ii) да поднови флота си, обстоятелство, предоставящо на ČSA конкурентно предимство, което би било трудно постижимо за всеки сравним конкурент в период на финансова криза.
- (72) И наистина, TS твърди, че ČSA е използвало получената от него държавна помощ, за да разшири дружеството си за чартърни полети HCA, което предлага полети на цена, с 20 % по-ниска, отколкото стандартните цени на пазара⁽⁴⁾. TS твърди също, че ČSA е увеличило регистрирания капитал на HCA с 162 милиона CZK през май 2010 г.
- (73) Допълнителните предимства, които се твърди, че са предоставени на ČSA, се състоят във възможността за обслужване на трасето Прага–Тел Авив. TS изтъква, че тази възможност изглежда договорена от органите на Чешката република единствено за ČSA по начин, чрез който се заобикалят правните разпоредби и на ČSA се предоставя предимство над неговите конкуренти.
- (74) TS изтъква също, че дори преди създаването на ČАН de facto се е осъществила концентрация между Prague Airport и ČSA, защото е установено съвместно ръководство на двете дружества. TS твърди, че главният изпълнителен директор на ČSA получава възнаграждението си от Prague Airport и че се извършва кръстосаното субсидиране на услугите за информационни технологии, предоставяни на ČSA.

- (75) В допълнение Prague Airport след това купува активи (сгради и земя) от въздушния превозвач, от които се твърди, че не се нуждае, след което ги отдава под наем обратно на въздушния превозвач. Такива привилегирани отношения между Prague Airport и ČSA довеждат до преференциално третиране като например дискриминация по отношение на летищните услуги и достъп до търговско поверителна информация. Нещо повече, TS изтъква, че създаването на ČАН има отрицателно въздействие върху конкуренцията поради вертикалното интегриране между летището и основния превозвач. Според TS основната причина за създаването на ČАН е да способства предоставянето на държавна помощ на ČSA посредством придобиването на неговите дъщерни дружества от ČАН.

(1) Към коментара бяха прибавени две допълнителни представяния на информация и жалба.

(2) Гражданското сдружение „Pro Hnspaulku“ твърди, че помощта, предоставена на Czech Airlines, служи за изкуствено поддържане на въздушния превозвач като клиент на Prague Airport, което планира да построи нова писта. Гражданското сдружение е основно загрижено за въздействието върху околната среда и обществото на този проект.

(3) По-специално, TS твърди, че ČSA взема погрешни бизнес решения, като например откриването на носещи загуба трасета като новото трасе Прага–Абу Даби през септември 2011 г.

(4) За оценка, вж. съображения (171) — (174).

5. МНЕНИЯ НА ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА ПО КОМЕНТАРИТЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (76) Чешката република разгледа подробно всички аргументи, посочени от трети страни в техните мнения. Поспециално, по отношение на възвръщането на дългосрочната жизнеспособност Чешката република подчерта, че е актуализирала ПП⁽¹⁾ и по този начин отговаря на някои от мненията в актуализираните предположения. В допълнение тя отбеляза, че сумата на държавната помощ е намаляла значително в хода на процедурата предвид изоставения проект за закупуване на самолет с гаранции от държавната помощ.
- (77) По отношение на възможното използване на средства от държавната помощ за антиконкурентно поведение на отдела за чартърни полети на ČSA Чешката република посочи, че чартърната дейност вече е била независима и отделна от редовния превоз по времето на предоставяне на държавната помощ. Дружеството ČSA никога не е извършвало паричен принос за регистрирания капитал на НСА⁽²⁾. Регистрираният капитал на НСА е увеличен чрез принос в натура от част на дейността на ČSA, участваща в чартърен транспорт. Тази част от дейността е оценена от независим експерт.
- (78) По отношение на предполагаемото предимство, което ČSA получава чрез обслужването на трасето до Тел Авив, Чешката република обясни, че въпреки че дружеството TS е избрано (по силата на откритата тръжна процедура; като се започне от зимното разписание на полетите за 2011/2012) за единствения въздушен превозвач с права за превоз за десет години от предоставянето на договорените услуги за трасето Прага–Тел Авив в съответствие с приложимото право⁽³⁾, TS не е получило никакви гаранции, че никой друг въздушен превозвач няма да получи разрешение да обслужва трасето за продължителността на този срок. Чешките органи посочиха, че обща политика на Министерството на транспорта на Чешката република е да не поддържа съществуващите ограничения, а напротив да разширява възможностите на въздушните превозвачи по отношение на достъпа до пазара, за да либерализира пазарите за въздухоплавателни услуги.
- (79) По отношение на разкриването на трасето Прага–Абу Даби Чешката република обясни, че това трасе не се обслужва само от ČSA, а като полет със съвместен

(1) След откриването на официална процедура по разследване Чешката република представи на Комисията две актуализирани версии на ПП (от 15 септември 2011 г. и от 3 януари 2012 г.).

(2) Реструктурирането на НСА беше само предоставяне на услуги на туристическа агенция, които ČSA възнамеряваше да закрие в първата версия на ПП. В преразгледания ПП обаче туристическата агенция НСА се запазва и се включва чартърната дейност на ČSA.

(3) Закон № 49/1997 за гражданската авиация и Закон за изменение № 455/1991 за търговското лицензиране (Законът за търговското лицензиране), както е изменен, и Договора между правителството на Чешката и на Словакската федеративна република и правителството на Държавата Израел относно въздушния транспорт, подписан в Йерусалим на 24 април 1991 г.

номер⁽⁴⁾, обслужван в сътрудничество с Etihad Airways. Трасето е съсредоточено върху прехвърлянето на пътници, които могат да използват много свързващи полети на дълги разстояния от Абу Даби, обслужвани от Etihad Airways. По този начин това сътрудничество подобри опциите за продажба на ČSA и спомогна за възстановяването на дългосрочната жизнеспособност при много ниски допълнителни разходи.

- (80) Продажбата и обратното наемане на офисна сграда на APC е според Чешката република стандартна пазарна практика, чрез която продавачът може да получи ликвидни средства, като същевременно купувачът получава стабилен източник на бъдещи доходи. Освен това продадената земя е от стратегическо значение предвид предстоящия строеж на нова писта на Prague Airport. Поради тази причина дружеството Prague Airport беше заинтересувано да купи собствеността. Също така според Закона за собствеността на пражкото летище Ruzyně⁽⁵⁾ Prague Airport, включително всяка съседна и свързана земя, може да се притежава единствено от Чешката република или от юридически субект, който има седалище в Чешката република и се притежава изцяло от държавата. Това изискване ограничи броя на подходящите купувачи само до изцяло държавни дружества. Операторът на Prague Airport е такъв субект и освен това е имал стратегически интерес да придобие земята.
- (81) Чешката република заяви многократно, че търговските отношения между ČSA и Prague Airport са и винаги са били в съответствие с националното право и правото на Съюза (вж. съображения (61) — (64)). По отношение на ČАН Чешката република обясни, че по силата на Резолюция № 848 на правителството от 24 ноември 2010 г. ČАН не представлява вертикална интеграция на инфраструктура и въздушни превозвачи, а само сливане (между ČSA и Prague Airport) с ограничена продължителност и функция, чиято цел е да продаде ČSA и неговите дъщерни дружества при възможно най-добри условия.
- (82) Накрая, по отношение на мненията, представени от гражданското сдружение Pro Hanspaulku, Чешката република е на мнение, че гражданското сдружение не е доказало съществуването на законен интерес, нито може да се направи заключение за такъв интерес от представеното възражение, свързано със завършването на нова писта на Prague Airport, която предполагаемо ще се използва основно от реструктурираното ČSA. По този въпрос Чешката република отговори, че в съответствие с ПП присъствието на ČSA на Prague Airport всъщност ще бъде намалено и следователно мненията, представени от гражданското сдружение, са неоснователни.
- (4) Съвместните номера на полети са общоприет вид на сътрудничество между въздушни превозвачи, при който полет, обслужван от конкретен превозвач, се предлага на други превозвачи с цел подобряване на опциите за продажба. Чрез този вид сътрудничество превозвачите могат да разширят предлаганите от тях мрежи от дестинации.
- (5) Закон № 69/2010 за собствеността на пражкото летище Ruzyně.

6. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

6.1 СЪЩЕСТВУВАНЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

- (83) По силата на член 107, параграф 1 от ДФЕС всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез държавни ресурси под каквато и да е форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, като благоприятства определени предприятия или производството на определени стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.
- (84) Концепцията за държавна помощ се прилага спрямо всяко пряко или косвено предоставено предимство, финансирано от ресурси на държавата, което се предоставя от самата държава или от който и да е междинен орган, действащ по силата на поверените му правомощия ⁽¹⁾.
- (85) В този контекст вливането на капитал, за което е изпратено уведомление, под формата на замяна на дълг срещу дялов капитал по заема от Osinek трябва да се разглежда като държавна помощ. Вливането на капитал включва държавни ресурси и представлява селективно предимство за ČSA, тъй като подобрява финансовото му положение.
- (86) Съгласно съдебната практика на Съда помощ за предприятие се смята за засягаща търговията между държави членки, когато това предприятие извършва дейност на пазар, отворен за търговия на равнище Европейски съюз ⁽²⁾. Самият факт, че конкурентната позиция на предприятието се засилва в сравнение с други конкурентни предприятия като се предоставя икономическо предимство, което иначе предприятието не би получило в хода на обичайната си стопанска дейност, сочи към възможно нарушаване на конкуренцията ⁽³⁾. Следователно помощта, предоставена от държава членка на предприятие, може да спомогне за поддържането или увеличаването на националната дейност, като в резултат от това предприятията, установени в други държави членки, имат по-малки шансове да навлязат на пазара на въпросната държава членка ⁽⁴⁾.
- (87) Разглежданата мярка засяга търговията между държавите членки и конкуренцията, тъй като ČSA се конкурира с други въздушни превозвачи от Европейския съюз, по-специално от влизането в сила насам на третия етап на либерализирането на въздушния транспорт („трети пакет“) на 1 януари 1993 г. Въпросната мярка позволява на ČSA да продължи да извършва дейност, така че не се налага да

се справя с последствията, които по принцип произтичат от слабите му финансови резултати, и следователно нарушава конкуренцията.

- (88) Следователно вливането на капитал, за което е постъпило уведомление, под формата на замяна на дълг за дялов капитал представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Това заключение не се оспорва от чешките органи.

6.2 ЗАКОННОСТ НА ПОМОЩТА

- (89) В член 108, параграф 3 от ДФЕС се предвижда, че държава членка не привежда в действие мярка за помощ преди Комисията да е взела решение за разрешаване на мярката. Комисията отбелязва, че чешките органи са приложили помощта, т.е. замяната на дълг срещу дялов капитал по заема от Osinek, към 31 юни 2010 г. Следователно Комисията изразява съжаление, че Чешката република не е спазила задължението за изчакване и по този начин е нарушила задължението си съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС.

6.3 СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР СЪГЛАСНО НАСОКИТЕ ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ И ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

- (90) В член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС се предвижда, че помощ може да бъде разрешена, когато е предоставена за подпомагане на определени икономически сектори и когато тази помощ не засяга неблагоприятно условията на търговията и не противоречи на общия интерес.
- (91) Комисията смята, че настоящата мярка представлява помощ за реструктуриране, която трябва да се оцени на светлината на критериите съгласно насоките за оздравяване и реструктуриране, за да се установи дали е съвместима с вътрешния пазар по силата на член 107, параграф 3 от ДФЕС.

6.3.1 Приемливост

- (92) По отношение на приемливостта в точка 33 от насоките за оздравяване и реструктуриране се посочва, че предприятието трябва да отговаря на изискванията за предприятие в затруднено положение по смисъла на точки 9 — 13 от тези насоки.

Предприятие в затруднено положение

- (93) Според точка 9 от насоките за оздравяване и реструктуриране Комисията смята, че дадено предприятие е в затруднение, когато то е неспособно, било чрез свои собствени ресурси или чрез средства, които може да получи от своите собственици/акционери, или кредитори, да се справи със загуби, които без външна намеса от страна на публичните органи почти сигурно го обричат да се оттегли от бизнеса в кратък или средносрочен период от време.
- (94) След това в точка 10, буква а) от насоките за оздравяване и реструктуриране се пояснява, че дружество с ограничена отговорност се смята, че е в затруднено положение, когато първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца.

⁽¹⁾ Вж. решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело C-482/99 Франция срещу Комисията („Stardust Marine“) [2002] Recueil, стр. I-4397.

⁽²⁾ Вж. по-специално решение на Съда от 13 юли 1988 г. по дело 102/87 Френската република срещу Комисията на Европейските общности [1988] Recueil, стр. 4067.

⁽³⁾ Решение на Съда от 17 септември 1980 г. по дело 730/79 Philip Morris Holland BV срещу Комисията на Европейските общности [1980] Recueil, стр. 2671.

⁽⁴⁾ Вж. по-специално решения на Съда от 15 декември 2005 г. по дело C-66/02 Италия срещу Комисията [2005] Recueil, стр. R I-10968, точка 117 и от 15 юни 2006 г. по съединени дела C-393/04 и C-41/05 Air Liquide Industries Belgium [2006] Recueil, стр. I-5332, точка 35.

- (95) Чешките органи твърдят, че ČSA, акционерно дружество съгласно чешкото право и следователно дружество с ограничена отговорност по отношение на точка 10, буква а) от насоките за оздравяване и реструктуриране, е изпаднало в сериозни затруднения, считано от август 2009 г. когато финансовата криза имаше тежко отражение дори върху силния сезон – лятното разпределение на полетите. По това време оперативният паричен поток спадна до [- 2.4 – - 2.1] млрд. CZK, което имаше пагубно въздействие върху активите на дружеството.
- (96) Наистина, през август 2009 г. дружеството е отговаряло на условията в точка 10, буква а) от насоките за оздравяване и реструктуриране. Общият регистриран капитал на ČSA е възлизал на 2 735 млн. CZK. Според чешките счетоводни стандарти дяловият капитал на ČSA е бил отрицателен през август 2009 г. (в размер на [- 1 000 – (- 900)] млн. CZK в края на юли 2009 г.) и над една четвърт от регистрирания му капитал е била загубен през предходните 12 месеца, тъй като дяловият капитал е възлизал на [900 – 1 000] млн. CZK в края на юли 2008 г. Следователно от август 2009 г. ČSA започва процесът на реструктуриране. Оттук следва, че дружеството наистина е било предприятие в затруднено положение по смисъла на насоките за оздравяване и реструктуриране в момента на предоставянето на помощта за реструктуриране през юни 2010 г.

Новосъздадено предприятие

- (97) В точка 12 от насоките за оздравяване и реструктуриране се посочва, че едно новосъздадено предприятие не отговаря на условията за предоставяне на помощ за оздравяване или реструктуриране, дори и ако първоначалното му финансово положение е несигурно. По принцип едно предприятие се смята за новосъздадено през първите три години след започването на действие в съответната област.
- (98) ČSA е създадено през 1923 г. и следователно не може да се смята за новосъздадено предприятие.

Икономическа група

- (99) В точка 13 от насоките за оздравяване и реструктуриране се посочва, че предприятие, принадлежащо или поето от по-голяма икономическа група, обикновено не отговаря на условията за предоставяне на помощ за оздравяване или реструктуриране, освен когато може да се докаже, че затрудненията на предприятието са вътрешни, а не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, като затрудненията са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях. Когато предприятието в затруднение създава дъщерно дружество, то дъщерното дружество заедно с предприятието, което го контролира, ще се разглеждат като група и може да получат помощ при условията по точка 13 от насоките за оздравяване и реструктуриране.
- (100) В момента на предоставяне на помощта за реструктуриране през 2010 г. дружеството ČSA е формирало група с няколко дружества с дейности, свързани с въздушния транспорт⁽¹⁾. От отчетите на групата е

видно, че въздушният превозвач, макар че е част от по-голяма група дружества, всъщност реализира голямата част от оборота (94 %) и следователно няма възможност за която и да било друга част от групата да финансира реструктурирането на въздушния превозвач. Освен това отчетите показват, че загубите на въздушния превозвач са вътрешни за самия превозвач и следователно не могат да се отдадат на друга част от групата.

- (101) Комисията следователно смята, че затрудненията на ČSA не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, а се дължат основно на слаби приходи на основната му стопанска дейност. Затрудненията са твърде сериозни, за да бъдат разрешени от самата група, особено защото положителният принос на печеливши дъщерни дружества е твърде нисък, за да компенсира за загубите в основната стопанска дейност на ČSA.
- (102) Комисията отбелязва, че създаването на ČАН (края на 2011/началото на 2012 г.), което по принцип съставлява икономическа група по смисъла на точка 13 от насоките за оздравяване и реструктуриране, е осъществено след представяне на помощта за реструктуриране и следователно може да се разглежда като част от реструктурирането, което не оказва влияние върху приемливостта на помощта за реструктуриране. Освен това Комисията отбелязва, че всички бизнес отношения между дружествата, членуващи в ČАН, ще се осъществяват при условия на пълна конкуренция съгласно съответните разпоредби от чешкото право⁽²⁾, от което следва, че не е възможно да се осъществи принос към процеса на реструктуриране на ČSA от страна на други членове на групата.

6.3.2. Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

- (103) Първо, съгласно точка 35 от насоките за оздравяване и реструктуриране планът за реструктуриране, продължителността на който трябва да е възможно най-кратка, трябва да възстановява дългосрочната жизнеспособност на предприятието в рамките на един разумен срок, въз основа на разумни предположения за бъдещите условия за дейност.
- (104) Съгласно точка 36 от насоките за оздравяване и реструктуриране планът трябва да описва обстоятелствата, които са довели до затрудненията на дружеството, и да вземе предвид настоящото състояние и бъдещите перспективи на пазара като включва сценарии за най-добро възможно развитие, най-лошо такова и базов сценарий.
- (105) Планът трябва да предвижда печалби, които след края на реструктурирането да позволят на дружеството да покрие своите разходи включително обезценяването и финансовите задължения. Очакваната възвръщаемост на капитала трябва да е достатъчна, за да позволи на реструктурираното предприятие да се конкурира на пазара със свои собствени сили (точка 37 от насоките за оздравяване и реструктуриране).

⁽¹⁾ Това са: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 % собственост), ČSA Services, s.r.o. (100 % собственост), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 % собственост), Slovak Air Service, s.r.o. (100 % собственост), Czech Airlines Handling, s.r.o. и Czech Airlines Technics, a.s. (100 % собственост).

⁽²⁾ Членове 66а и 196а от Закон № 513/1991 (Търговския кодекс) и Дял 23, параграф 7 от Закон № 586/1992 (Закон за данъка върху печалбата).

- (106) Комисията отбелязва, че ПП, както е обобщен в дял 2.3 по-горе, описва обстоятелствата, довели до затрудненията на дружеството. Той отчита настоящите и бъдещите перспективи на основния пазар на ČSA, а именно редовния въздушен превоз на пътници, и представя сценарии въз основа на предположения за най-добър, най-лош и базов сценарий, както и силните, и слабите страни на ČSA. Така Комисията отбелязва, че ПП обхваща всички формални аспекти, изисквани от точка 36 от насоките за оздравяване и реструктуриране.
- (107) В настоящия ПП се допуска, че възстановяването на дългосрочната жизнеспособност ще бъде постигнато до юни 2014 г. Преразгледаният период на реструктуриране от пет години е сравнително дълъг. При все това според базовия сценарий ČSA ще генерира печалба още през 2013 г. Също така повечето мерки за реструктуриране вече ще са изпълнени, включително намаляването на размера на дружеството и генерирането на собствения принос. Чешките органи показаха, че стратегията в ПП обхваща петгодишен период след внимателно оценяване на най-краткия период, необходим за възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на ČSA, като се вземат предвид възможните бъдещи условия за дейност. Комисията също така отбелязва, че особено в сектора на въздушния транспорт в настоящите икономически обстоятелства трябва да се постигне стабилизиране на оперативните резултати и резултатите в услугите, за да се гарантира дългосрочна жизнеспособност като солидна основа за бъдещ растеж, а не за краткосрочни печалби. Това по принцип отнема няколко години. Комисията отбелязва също, че в предишни случаи са приемани периоди на реструктуриране от пет години или повече⁽¹⁾. Следователно в крайна сметка Комисията смята, че период на реструктуриране от пет години е приемлив.
- (108) За бъдат възможни печалбите за ČSA, ПП предвижда значителни намаления на разходите (особено чрез намаляване на капацитета и персонала, и намаляване на флота на дружеството, и обслужваната мрежа), както и известен брой инициативи за приходи.
- (109) Комисията отбелязва, че дружеството ČSA е намалило значително броя на пилотите и на кабинния екипаж – над 1 000 работни места вече са съкратени. Очаква се, че инициативите за намаляване на разходите ще генерират нетни приходи в размер на [390–425] млн. CZK до края на 2012 г. Разходите за продажбите на пътник вече бяха намалени с [15,5–17]% през 2010 г.
- (110) Комисията отбелязва също, че от намаляването на флота (с 30 %) и на мрежата (с [18–20]%) се очаква да доведат до увеличаване на приходите по СМК с [3,9–4,3]%. Следователно коефициентът на натовареност трябва да се
- повиши до [66–73]% според базовия сценарий. Подновяването на флота, както и заменянето на самолетите Boeing със самолети Airbus ще доведе до по-ниски разходи за дейност и поддръжка, което ще има за резултат по-ефикасното бизнес управление на флота. Очаква се намаляването на мрежата и на флота да генерира нетни приходи в размер на [195–215] млн. CZK до края на 2012 г.
- (111) Комисията отбелязва също, че дружеството ČSA е въвело нова система за управление на приходите с цел увеличаване на приходите на СМК с [3–3,5]% през 2011 г. Наред с приходите от продажбите на свързани собствени продукти, както и на продукти на трети страни, очаква се управлението на приходите да допринесе за печалби от [500–560] млн. CZK към края на 2012 г.
- (112) Комисията, въз основа на познанието си на сектора от други случаи на реструктуриране на въздушни превозвачи, смята, че тези инициативи могат да способстват за намаляването на разходите на ČSA и генерирането на допълнителни приходи с цел да се постигне дългосрочна жизнеспособност до юни 2014 г.
- (113) Резултатите от прогнозите се основават върху реалистични предположения, по-специално темпове на растеж, инфлация, цени на горивата и обменни курсове USD/CZK. В мненията си в решението за откриване на процедура Чешката република разглежда съмненията на Комисията по основните предположения като представи допълнителни разяснения, по-специално:
- Освен удължаването на първоначалния период на реструктуриране Чешката република преразглежда прогнозите си за възстановяването на жизнеспособността, като се основа на преразгледан базов сценарий, а не на най-добрия сценарий, какъвто беше първоначалният план. Сега ČSA цели да постигне ROCE от [1,7–1,85]% до 2014 г. вместо [3–3,5]% в първоначалната версия на ПП.
 - Дружеството ČSA е отложило доставката на 7 самолета от 2013 и 2014 г. за 2014 и 2016 г. Дружеството потвърждава, че ще финансира закупуването на всички тези самолети чрез търговско финансиране без никаква подкрепа от държавата.
 - Чешката република потвърди, че ČSA изоставя всички дейности, които са на загуба.

⁽¹⁾ Вж. решения на Комисията по случаи *Austrian Airlines* (С 6/09), ОВ L 59, 9.3.2010 г., стр. 1, съображение 296 (период на реструктуриране от шест години), *Royal Mail Group* (SA.31479), С(2012) 1834 окончателен, съображение 217 (период на реструктуриране от пет години) и *Air Malta* (SA.33015), С(2012) 4198 окончателен, съображение 93 (период на реструктуриране от пет години).

(114) Комисията разглежда като положителен факта, че след решението за откриване на процедурата основните предположения за вътрешните и външните фактори бяха преразгледани, като например предвиждане на по-бавен темп на растеж на търсенето през периода 2010—2013 г. и по-високи разходи за гориво. Преразглеждането и

адаптирането на някои ключови предположения доведе до преразгледани финансови прогнози, които в крайна сметка предвиждат намаляване на печалбите за 2013 г. от [123–135] млн. CZK на [68–75] млн. CZK. Адаптираните предположения предоставят по-реалистична и разумна представа за бъдещото развитие на ČSA.

- (115) В допълнение ČSA предостави анализ в сценарий, който включва освен гореспоменатите най-реалистични предположения (базов сценарий) най-добър и най-лош сценарий с изменени предположения за редица ключови фактори.
- (116) Според базовия сценарий ČSA прогнозира да постигне положителен оперативен марж от 2013 г. Дори при най-лошия сценарий ČSA ще постигне печалби до 2014 г.
- (117) При все това ROCE на дружеството следва да се възстанови само до скромни равнища (около [1,9-2,2]%) до 2015 г. Тази възвращаемост е доста ниска, но изглежда реалистична предвид факта, че групата на сходни на ČSA дружества (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) достигна ROCE между [-1,2–1]–[5,4–6,3] през периода 2003 — 2009 г. Положителна ROCE в тази група беше достигната само от Lufthansa ([5,3–6]%), British Airways ([4,9–5,7]%) и AF-KLM ([2–2,3]%). От друга страна нискотарифните превозвачи достигнаха ROCE от [5,5 – 6,5]–[15,5–17] за периода 2004 — 2007 г. ⁽¹⁾.
- (118) Целевата ROCE на ČSA следователно ще остане под тази на най-ефикасните нискотарифни превозвачи или горепосочените големи основни превозвачи, които допринасят за икономии от мащаба. ČSA с реструктурирания си флот (20–23 самолета) остава малък регионален участник, чието дългосрочно развитие може да се осигури най-добре чрез влизането на частен инвеститор.
- (119) Предвид факта, че Чешката република като собственик на дружеството е наясно с положението и подкрепя съвременна приватизация, това скромно възстановяване на жизнеспособността изглежда приемливо. Освен това фактът, че ČSA успя да получи частно финансиран лизинг за новите самолети, вместо да разчита на банков кредит с държавна гаранция, както беше предвидено първоначално, е признак, че пазарите смятат, че дружеството може да възстанови жизнеспособността си.
- (120) В допълнение Комисията смята за положителен факта, че дружеството ČSA е постигнало значителен напредък в процеса на реструктуриране досега и че изпълнението на предвидените инициативи вече е имало положително въздействие върху ČSA през 2011 г.: въпреки че [15,5–17] от полетите са преустановени на годишна основа, спадът на годишната основа на приходите от трафик е само [8–9]%. През първото тримесечие на 2012 г. се наблюдава растеж със [7,9–8,4] в обема на пътниците от точка до точка, което на свой ред имаше положително въздействие върху приходите от предлагани

свободни места на километър (ПСМК), които са се увеличили с [12,5–14]%. През 2011 г. ČSA успя да намали и разходите си за кетъринг с [115–130] млн. CZK, както и цената на пътник с [14,5–16]%. Благодарение на изпълнението на мерки за икономия на разходите, разходите, свързани с използването на световната система за дистрибуция, са спаднали с [68–75] млн. CZK през 2010 г. и [89–96] млн. CZK през 2011 г. на годишна основа.

- (121) ČSA вече е изпълнило предвиденото намаляване на персонала и продажбата на активи, както и отделянето на неосновните си дейности в дъщерни дружества, които впоследствие са продадени на ČАН.
- (122) Предвид значителните предприети мерки за реструктуриране и постигнатия напредък дотук, Комисията смята, че преразгледаният ПП ще позволи на ČSA да възстанови дългосрочната си жизнеспособност в рамките на разумен срок.

6.3.3. Предотвратяване на неправомерно нарушаване на конкуренцията (компенсаторни мерки)

- (123) Второ, според точка 38 от насоките за оздравяване и реструктуриране трябва да се предприемат компенсаторни мерки, за да се гарантира, че неблагоприятните ефекти по отношение условията на търговия, са минимизирани възможно най-много. Тези мерки може да включват прехвърляне на активи, намаляване на капацитета или на пазарното присъствие и снижаване на бариерите за навлизане на съответните пазари (точка 39 от насоките за оздравяване и реструктуриране).
- (124) В това отношение закриването на дейности, носещи загуби, което във всички случаи ще е необходимо за възстановяване на жизнеспособността, няма да се разглежда като намаляване на капацитета или присъствие на пазара за целите на оценяването на компенсаторните мерки (точка 40 от насоките за оздравяване и реструктуриране).
- (125) ČSA предлага следните компенсаторни мерки:
- намаляване на капацитета;
 - прехвърляне на слотове земя на координирани европейски летища; включително продажба на слотове на лондонското летище Heathrow;
 - продажба на активи.
- (126) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно някои компенсаторни мерки, предложени от ČSA, във връзка с това, че те изглеждат само мерки за жизнеспособност. Чешката република изясни този въпрос и предостави обосновка, която показва относимостта на гореизброените мерки.

⁽¹⁾ Изследване на пазара, изготвено от Boston Consulting Group.

Намаляване на капацитета

- (127) ČSA планира да намали флота си с 50 %, което на свой ред ще окаже въздействие върху мрежата от трасета. Общият капацитет на дружеството през 2009 г. беше [8–9] милиарда СМК. В края на периода на реструктуриране ČSA планира да предлага [6,2–7] милиарда СМК, т.е. мрежата ще се намали с [2–2,2] милиарда СМК (което представлява [20–25]%).
- (128) ČSA също се съгласи, че други мерки следва да се разглеждат само като мерки за жизнеспособност, като например решението да се прекратят трасетата до Ню Йорк и Торонто. Това решение е взето от управителния съвет на ČSA през юли 2009 г. (т.е. преди началото на периода на реструктуриране). Полетите са преустановени, считано от ноември 2009 г. При все това фактът, че ČSA взе решението да преустанови трасетата преди началото на периода на реструктуриране, сочи, че бизнес решението е било взето с цел подобряване на жизнеспособността на въздушния превозвач, а не с цел минимизиране на ефекти на нарушаване на условията за търговия от държавната помощ.
- (129) В преразгледания си ПП ČSA предлага да премахне шест печеливши трасета ⁽¹⁾ и да намали капацитета за СМК на още 10 печеливши трасета ⁽²⁾ като компенсаторни мерки. Преустановяването и предложеното намаляване на капацитета ще доведе до намаление на предлагания капацитет с [900–1 000] милиона СМК, което съответства на [10–11]% ⁽³⁾ намаление на капацитета на редовния транспорт в сравнение с 2009 г. ČSA потвърди, че ще запази предложението намален капацитет като компенсаторна мярка до края на периода на реструктуриране.
- (130) Трасетата се смятат за печеливши, ако са имали положителен марж на приноса С1 през 2009 г. Приносът С1 отчита разходите за полета, пътниците и за разпределение (т.е. променливите разходи) за всяко отделно трасе. Изчислява се като (приходи от трасето-променливи разходи за трасето)/приходи от трасето. Следователно всички трасета, които имат положителен принос С1, генерират достатъчно приходи, не само за да покрият променливите разходи на трасето, но и за да допринесат за фиксирания разходи на дружеството.
- (131) От гледна точка на Комисията маржът на принос С1 изглежда подходящо число, тъй като отчита всички разходи, които са пряко свързани с въпросното трасе. Комисията отбелязва, че подобен марж е бил приеман в сходен случай ⁽⁴⁾.
- (132) По отношение на аргумента на третата страна (TS), според който ČSA е открила нови, предполагаемо носещи загуби

⁽¹⁾ [...].⁽²⁾ [...].⁽³⁾ Нетно намаление без оттегляне на трасетата на загуба, които са необходими за възстановяване на жизнеспособността, също така се разглежда предвиденото разширяване на капацитета между FY2010 и FY2013.⁽⁴⁾ Вж. Решение на Комисията по случай *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 окончателен, съображение 111.

трасета като трасето Прага-Абу Даби, Комисията отбелязва, че след разясняването от страна на чешките власти това трасе е със съвместен номер на полета и се обслужва в сътрудничество с Etihad Airways. При всички случаи, въпреки че може да са открити нови трасета, ČSA поема ангажимент да намали цялостната си мрежа с [20–25]% (в СМК) и да поддържа намалената мрежа до края на периода на реструктуриране. Нещо повече, ČSA предложи да премахне или намали капацитета на 16 печеливши трасета, за да компенсира своите конкуренти.

Прехвърляне на слотове земя на координирани европейски летища

- (133) Комисията отбелязва, че в резултат от промените в мрежата известен брой слотове на ČSA в координирани летища ⁽⁵⁾ ще бъде прехвърлен. Прехвърлянето на слотовете земя ще позволи на други конкурентни въздушни превозвачи да увеличат капацитета си на тези координирани летища (независимо от конкретното трасе, което е оттеглено) и по този начин представлява снижаване на бариерите за навлизане на пазара в полза на конкурентите на ČSA.

Продажба на активи

- (134) Нещо повече, ČSA твърди, че продажбата на неговите активи, които не носят загуби, като например продажбата на слотове на лондонското летище Heathrow (вж. съображение (47)) и на 15 самолета (вж. съображение (48)), както и продажбата на стопанската му дейност с безмитни стоки (вж. съображение (46)) и продажбата на дъщерни дружества на ČАН (вж. съображение (53)) следва да се смята за компенсаторна мярка. При все това предвид факта, че компенсаторните мерки следва да се осъществяват именно на пазара, където предприятието ще има значителна пазарна позиция след реструктурирането, единствено мерките, свързани с въздушния транспорт на пътници, са относими.
- (135) Следователно освен намалението с [10–11]% на капацитета на печеливши трасета и прехвърлянето на слотове на координирани летища, единствено продажбата на слотове на лондонското летище Heathrow и на 15 самолета могат да се отчетат като подходящи компенсаторни мерки, докато продажбата на стопанската дейност с безмитни стоки и продажбата на дъщерни дружества на ČSA на ČАН не могат, защото те засягат позицията на ČSA на основния му пазар.

Подходящ характер на предложените компенсаторни мерки

- (136) Когато преценява дали компенсаторните мерки са подходящи, Комисията ще взема предвид структурата на пазара и условията на конкуренция, за да е сигурна, че каквато и да било подобна мярка не води до нарушаване на структурата на пазара (точка 39 от насоките за оздравяване и реструктуриране).

⁽⁵⁾ Повечето от тези слотове са на координирани летища (летища, където слотовете се разпределят от координатор съгласно Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

- (137) Компенсаторните мерки трябва да са пропорционални на нарушаващото въздействие на помощта, и по-специално на размера и относителното значение на предприятието на неговия(ите) пазар(и). Степента на намаляване трябва да бъде установявана в рамките на конкретния случай (точка 40 от насоките за оздравяване и реструктуриране).
- (138) Комисията отбелязва, че въпреки че ČSA все още има водеща позиция на чешкия въздухоплавателен пазар, дялът на ČSA от производствения капацитет и производителност (в брой пътници) на цялата европейска индустрия на въздушен превоз е само 1–2 %. За сравнително малък превозвач като ČSA допълнителното намаляване на размера на флота ще има отрицателен ефект върху жизнеспособността, без да предостави значими пазарни възможности за неговите конкуренти.
- (139) По отношение на най-важната част от собствения принос – намаляването на капацитета – Комисията смята, че намаляване с [10–11]% е достатъчно, особено в сравнение с други случаи на реструктуриране на въздушни превозвачи ⁽¹⁾.
- (140) В този контекст Комисията смята, че гореспоменатите компенсаторни мерки са достатъчни съгласно насоките за оздравяване и реструктуриране, за да се гарантира, че неблагоприятните ефекти по отношение условията на търговия, са минимизирани възможно най-много.
- 6.3.4. Помощ, ограничена до минимум (собствен принос)**
- (141) Трето, съгласно точка 43 от насоките за оздравяване и реструктуриране, за да се ограничи помощта до минимума необходими разходи за реструктуриране, необходимо е получателите на помощ да направят значителен принос към реструктурирането от техните собствени ресурси. Това може да включва продажбата на активи на предприятието, които не са от жизненоважно значение за неговото оцеляване, или външно финансиране при пазарни условия.
- (142) За големите предприятия обикновено Комисията смята, че принос от най-малко 50 % от разходите за реструктуриране е подходящ. При изключителни обстоятелства и в случаи на големи затруднения Комисията може да приеме и по-нисък принос (точка 44 от насоките за оздравяване и реструктуриране).
- (143) Приносът трябва да е действителен, т.е. наличен, без да включва очаквани бъдещи печалби като парични потоци (точка 43 от насоките за оздравяване и реструктуриране). По принцип собственият принос не може да включва никаква държавна помощ.
- (144) Предвид общите разходи за реструктуриране в размер на [8 900–10 500] млн. CZK, предложеният собствен принос на ČSA се състои от
- заем от частна банка, отпуснат от Komerční banka ([125–140] млн. CZK) и
 - продажба на активи (земя, имущество, самолети и дъщерни дружества) ⁽²⁾.
- (145) Собственият принос на ČSA, предложен от чешките органи, ще представлява [70–80]% от общите разходи за реструктуриране. В допълнение Комисията отбелязва, че дружеството ČSA е получило споразумение за частен лизинг на самолет ([25–30] млн. USD), което също може да се смята за собствен принос.
- Лизинг на самолет*
- (146) През май 2011 г. ČSA успя да получи частно финансирано споразумение за лизинг за придобиването на самолет Airbus A319 и два двигателя. Лизингът се отпуска при пазарни условия от [...]. Споразумението за лизинг съответства на заем в размер на [25–30] млн. USD (приблизително [520–600] млн. CZK или [5,3–5,9]% от разходите за реструктуриране).
- (147) Лизинговото дружество ще предостави самолета за ČSA, който ще се използва съгласно финансов лизинг за период от 10 години; след пълното изплащане на всички вноски ČSA ще стане собственик на самолета. В допълнение към първоначалната вноска в размер на [29–33]% от цената на самолета ČSA ще извършва тримесечни плащания по лизинга на лизингодателя, като тези плащания ще се изчисляват от цената на самолета плюс еквивалента на лихвата по заема, предоставен от банката на лизинговото дружество (3 месеца лондонски междубанков лихвен процент (LIBOR) плюс маржа). Изплащането на плащанията по лизинга (или други изплащания на заема, отпуснат от [...] на лизинговото дружество) ще се гарантира от залог на самолета в полза на банката за продължителността на лизинга.
- (148) Комисията отбелязва, че споразумението за лизинг сочи, че ČSA вече може да получава външно финансиране при пазарни условия без подкрепата на чешките органи. Това финансиране показва, че пазарът смята, че предвиденото възстановяване на жизнеспособността е постижимо. Следователно Комисията смята, че лизингът в размер на [520–600] млн. CZK е част от собствения принос.

⁽¹⁾ В случая на Air Malta (Решение на Комисията SA.33015, C(2012) 4198 окончателен) намаляването на капацитета за възможни трасета беше 5 %. В предишни решения за реструктуриране на въздушни превозвачи приетите компенсаторни мерки бяха свързани с цялостно намаляване на капацитета - Austrian Airlines: 15 % (Решение на Комисията C 6/2009, ОВ L 59, 9.3.2010 г., стр. 1, съображение 323) LTU: 28 % (Решение на Комисията № 428/2002, ОВ C 148, 25.6.2003 г.), или намаляване на пазарния дял – Syprus Airways: 3 % (Решение на Комисията C10/2006, ОВ L 49, 22.2.2008 г., стр. 25, съображение 129).

⁽²⁾ За подробности вж. таблица 5.

Частен банков заем от Komerční banka

(149) Предложеният заем, отпуснат от Komerční banka, представлява кредитна линия въз основа на рамково споразумение. Комисията отбелязва, че рамковото споразумение за предоставяне на кредитна линия в размер на [480–540] млн. CZK вече е било сключено на 31 март 2009 г. и че поради влошаващото се финансово положение на ČSA кредитната линия е намалена в последващи изменения на рамковото споразумение. Последното изменение на рамковото споразумение от декември 2009 г. предостави кредитна линия в размер само на [200–220] млн. CZK до 30 юни 2010 г. Комисията разбира, че предложеният собствен принос от [125–140] млн. CZK е последното салдо по тази кредитна линия.

(150) Собственият принос следва да покаже, че пазарът смята, че предвиденото възстановяване на жизнеспособността е постижимо. Тъй като съответното споразумение за заем е било сключено много преди началото на периода на реструктуриране и предвид факта, че Komerční banka неколкратно намали кредитната линия, Комисията не приема този частен заем като собствен принос по смисъла на точка 43 от насоките за оздравяване и реструктуриране.

Продажба на активи

(151) Продажбите на активи могат да се разделят на три групи: i) активи за частни пазарни оператори, ii) продажби на недвижими активи на Prague Airport и iii) продажби на дъщерни дружества на чешката държава (ČAN).

i) продажби за частни пазарни оператори

(152) Част от тези продажби беше извършена въз основа на открита, прозрачна и безусловна тръжна процедура като например продажбата на дейността с безмитни стоки и продажбата на Slovak Air Services, s.r.o. Друга част беше продадена след индивидуални преговори с частни субекти като например самолетите и слотове на лондонското летище Heathrow, които бяха продадени съответно на различни въздушни превозвачи и на British Airways. Тези продажби се осъществиха през юли 2010 г. и генерираха [3–3,5] млрд. CZK ([31–35]% от общите разходи за реструктуриране).

(153) Комисията отбелязва, че тази част от приноса към разходите за реструктуриране наистина е от собствени ресурси на дружеството, че е действителна и налична, както се изисква в точка 43 от насоките за оздравяване и реструктуриране. Следователно Комисията приема тези приходи за собствен принос.

ii) Продажба на Prague Airport

(154) Земя и имущество, намиращи се в периметъра на пражкото летище Ruzyně, бяха продадени на Prague

Airport на 9 декември 2009 г., 2 февруари 2010 г. и 13 май 2010 г. Продажбата на тези активи възлиза на [1 620–1 850] млн. CZK ([15–17]% от общите разходи за реструктуриране).

(155) Чешката република гласува закон за собствеността на пражкото летище Ruzyně, според който цялата земя и имущество в периметъра на пражкото летище Ruzyně трябва да се притежава от държавно дружество предвид тяхното стратегическо значение. Според чешките органи имуществото е от стратегическо значение за пражкото летище Ruzyně предвид новата pista, която ще се строи там.

(156) Всички тези активи бяха продадени на цена, установена в доклади за оценка, изготвени от независими експерти от Чешката република, ⁽¹⁾ преди да се извършат съответните трансакции. Комисията анализира представените доклади за оценка и сметна, че са достатъчно разумни. Оценките не будят притеснение, тъй като не са открити грешки, приложени са приети методологии и оценките се основават на надеждни предположения. Комисията отбелязва също, че докладите за оценка са изготвени преди да се извършат съответните трансакции и не отчитат положението, в което държавата се явява монополист в качеството си на единствен купувач. Следователно Комисията смята, че резултатите от настоящите доклади за оценка са уместно приближение до реалистичните пазарни цени на активите.

(157) Докладът с оценката не отчете никакви залози или друг вид затруднения. По отношение на залозите, особено при осигуряването на заема от Osinek, чешките органи потвърдиха, че всички залози са вдигнати преди извършването на продажбите. В два от трите договора за продажба от 9 декември 2009 г. и 2 февруари 2010 г. страните се задължават имуществото да се прехвърли без никакви затруднения. Само в третия доклад от 13 май 2010 г. се съдържа разпоредба, съгласно която прехвърленото имущество съдържа затруднения и сервитути, записани в имотния регистър. Съответните затруднения са следните:

a) сервитут в полза на Prague Airport за използването на трансформатори и точки за дистрибуция (на парцел № 2587);

б) сервитут в полза на ČSA за използването на земята за оперативни цели (парцел № 2588/3);

в) сервитут в полза на PREdistribuce, a.s. за поддръжката на кабелна мрежа и правото на влизане в собствеността (парцел № 2586/1).

⁽¹⁾ Тези експерти (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. и PROSCON, s.r.o.) са регистрирани в регистъра на експертните институти, поддържан от Министерството на правосъдието на Чешката република и имат опит в областта на оценяването на активи.

(158) Комисията смята, че затрудненията и сервитутите могат по принцип да намалят стойността на недвижим имот. При все това Комисията отбелязва, че сервитут в буква а) от съображение 156 е престанал да съществува в момента на прехвърляне на имота, тъй като той е в полза на самия купувач. Чешките органи потвърдиха, че сервитутът в буква б) от съображение 156 вече не е съществувал в момента на прехвърляне на имота. Третият сервитут в буква в) от съображение 156 още съществува, но този сервитут е едно от условията за свързване на Prague Airport с мрежата за дистрибуция на електричество, обслужвана от PREdistribuce, a.s.

(159) Предвид много важния характер на единствения сервитут, прехвърлен с имуществото, Комисията смята, че гореописаните сервитути не са имали отражение върху стойността на продадените активи.

(160) В светлината на казаното по-горе Комисията приема приходите от продажбата на земя в размер на [1 620–1 850] млн. CZK за собствен принос.

iii) Продажбата на дъщерни дружества на ČAN

(161) Друга част от продажбите за държавата се състои в продажба на дъщерни дружества на ČSA на ČАН. Това са HCA ([500–580] млн. CZK); Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] млн. CZK); ČSA Services, s.r.o. ([25–28] млн. CZK) и Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] млрд. CZK). Общата стойност на тези активи е [2,35–2,6] млрд. CZK ([24–26]% от общите разходи за реструктуриране).

(162) Стойностите на продажбите бяха установени въз основа на докладите за оценка, изготвени от Deloitte Advisory, s.r.o. и PricewaterhouseCoopers Česká republika, посочени в съображение 53. Комисията анализира представените доклади за оценка и намира, че са достатъчно разумни. Оценките не будят притеснение, тъй като не са открити грешки, приложени са приети методологии и оценките се основават на надеждни предположения. Следователно Комисията смята, че резултатите от настоящите доклади за оценка са уместно приближение до реалистичните пазарни цени на активите. Комисията отбелязва също, че докладите за оценка са изготвени преди извършването на съответните трансакции.

(163) Създаването на ČАН беше основен елемент в мненията на конкурента, който посочи, че целта на тази структура е единствено да предоставя допълнително финансиране на ČSA. При все това Комисията отбелязва, че Чешката република посочи, че създаването на ČАН е поради причини, различни от простото прехвърляне на капитал

към ČSA. Основната цел на ČАН е да направи държавно притежаваните дружества по-атрактивни за потенциални инвеститори. С установяването на структурата ČАН тя наистина ще може по-лесно да приватизира индивидуални дъщерни дружества на ČSA за различни инвеститори по отделно. В допълнение създаването на ČАН следва да гарантира конкурентно ценообразуване за услугите в групата и да стимулира генерирането на печалба на всички дъщерни дружества, както и тяхната ориентираност към външни клиенти.

(164) Накрая създаването на ČАН в сегашния му вид беше одобрено от чешкия орган по конкуренция (с ангажменти) и продажбите на дъщерните дружества бяха осъществени въз основа на гореспоменатите доклади за оценка.

(165) В светлината на казаното по-горе Комисията отбелязва, че общият собствен принос включително продажбите на дъщерните дружества ще възлиза на [78–85]% от общите разходи за реструктуриране. В настоящия случай обаче не е необходимо да се взема тази мярка под внимание, тъй като дори и без нея ČSA предоставя достатъчен собствен принос за покриване на разходите за реструктуриране (който се състои в продажбата на частни пазарни оператори, продажбата на земя и имоти на държавното Prague Airport и лизинг на самолет), възлизащ на [5,2–5,8] млрд. CZK или [55–60]% от разходите за реструктуриране ⁽¹⁾.

(166) Следователно Комисията смята, че изискванията в точка 43 от насоките за оздравяване и реструктуриране са изпълнени и оттук следва, че размерът на помощта е ограничен до необходимия минимум за разходите за реструктурирането.

6.3.5. Принцип „един път — последен път“

(167) Накрая, помощта трябва да спазва условието „един път — последен път“. В точка 72 от насоките за оздравяване и реструктуриране се предвижда, че предприятие, получило помощ за оздравяване и реструктуриране през последните десет години, не отговаря на условията за отпускане на помощ за оздравяване или реструктуриране.

(168) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения за възможни елементи на държавна помощ в заема от Osinek. При все това в своето окончателно решение по случай SA.29864 - евентуални

⁽¹⁾ Елементът на помощ, за който е постъпило уведомление, е 2 500 млн. Лизингът на самолет ([520–600] млн. CZK), продажбата на частни пазарни оператори ([3–3,5] млрд. CZK) и продажбата на земя и имущество на държавата ([1,62–1,85] млрд. CZK) съставят сумарно [5,2–5,8] млрд. CZK. Оттук следва, че дори и продажбата на дъщерните дружества на ČАН да се смяташе за помощ, елементът на помощ щеше да бъде [4,5–5] млрд. CZK (2 500 млн. CZK плюс [2,35–2,6] млрд. CZK). Елементът на помощ е по-нисък от размера на собствения принос ([5,2–5,8] млрд. CZK), като по този начин ще се покрият над 50 % от общите разходи за реструктуриране в размер на [8,9–10,5] млрд. CZK.

елементи на държавна помощ в заем, предоставен от Osinek, a.s. Комисията направи заключение, че заемът от Osinek не представлява държавна помощ и дори и да представляваше, тази помощ щеше да е съвместима съгласно Временната рамка ⁽¹⁾. В допълнение чешките органи потвърдиха, че ČSA не се е възползвало от никаква помощ за оздравяване или реструктуриране през последните 10 години. Следователно Комисията смята, че принципът „един път — последен път“ е спазен.

6.3.6. Други възможни въпроси за държавна помощ

- (169) В хода на официалната процедура по разследване трети страни повдигнаха редица допълнителни въпроси, свързани с възможна държавна помощ, по-специално по отношение на продажбата на HCA, кръстосаното финансиране на възнаградението на CEO на ČSA от Prague Airport и възможно предимство, предоставено на ČSA от обслужването на трасето Прага-Тел Авив.

Продажба на HCA

- (170) В мненията си TS твърди, че ČSA е използвало получената държавна помощ, за да разшири чартърната си дейност (извършено чрез дъщерното му дружество HCA), при която се предлагат полети на цена, с 20 % по-ниска от стандартните цени на пазара.
- (171) Комисията поиска подробна информация по отношение на продажбата и бъдещата дейност на HCA. Чешката република разясни, че към HCA не са прехвърлени никакви самолети при прехвърлянето на дейността за чартърен превоз и потвърди, че всички отдавания под наем на самолети са извършени в пазарни условия в съответствие или с експертно мнение за цената на прехвърлянето ⁽²⁾, или с цени на наема, определени въз основа на Lease Rate Digest, публикувано от Международното бюро по авиацията ⁽³⁾, което е специализирано в оценки на пазарните цени на оперативни наеми за отделни видове самолети и години на производство.
- (172) По отношение на възможно прехвърляне на служители чешките органи разясниха, че малък брой административен персонал (приблизително 20 души) са били прехвърлени към HCA от ČSA през 2010 г. във връзка с приноса на чартърната дейност на ČSA и в съответствие с правилата, посочени в чешкия търговски кодекс. Мнозинството от персонала, включително всички пилоти и целият кабинен екипаж, се присъединиха към HCA след нова процедура по подбор. Всички служители, които

преди са били част от персонала на ČSA, прекратиха договорите си и сключиха нови с HCA. В новите договори не са прехвърляни никакви права за старшинство.

- (173) Накрая, Чешката република потвърди, че няма отклоняване на част от флота на ČSA към HCA, където ще се използва за обслужване на полети на ČSA. Дружеството HCA не е разширявано от 2009 г. насам и само се връща към първоначалния обем на полети, обслужвани от чартърния отдел на ČSA през годините 2008 до 2009. То няма да поеме обслужването на редовните полети до дестинации, преустановени от ČSA, а ще предлага единствено чартърни полети.
- (174) С оглед на предоставената информация Комисията не смята, че между ČSA и HCA се извършва кръстосано субсидиране на дейности и че селективното предимство, предоставено на ČSA, е прехвърлено на HCA.

Кръстосано финансиране на възнаградението на главния изпълнителен директор

- (175) Главният изпълнителен директор на ČSA е бил главен изпълнителен директор и на Prague Airport и е получавал заплата от двете дружества през 2010 и 2011 г. По отношение на твърдението относно възможното предимство, предоставено на ČSA под формата на заплата на главния му изпълнителен директор, Чешката република обясни, че възнаградението на главния изпълнителен директор се определя въз основа на две отделни споразумения за управление, сключени между главния изпълнителен директор и съответно ČSA, и Prague Airport. В допълнение Чешката република увери, че Prague Airport не предоставя никакви компенсации за плащането на възнаградението за дейностите на главния изпълнителен директор в ČSA. Съгласно двете споразумения за управление възнаградението се състои от два компонента – основна заплата и бонуси въз основа на резултатите. Основният компонент в договора с ČSA беше намален до 1 CZK месечно, докато ČSA достигне положителни оперативни резултати. Сумата на бонусите въз основа на резултатите обаче все още е дванадесет пъти ненамаления основен компонент годишно.
- (176) Комисията провери прегледа на заплата на главния изпълнителен директор, който показва, че заплата и бонусите, изплатени на главния изпълнителен директор, възлизат на приблизително [...] от годишния му доход, а останалите [...] са от службата му в Prague Airport. Разликата се обосновава по-специално с различните резултати на двете дружества за съответния период.

⁽¹⁾ Държавна помощ, отпусната съгласно Временната рамка, служи за различна цел, а именно да улесни достъпа на предприятие до външно финансиране, за преодоляването на сериозни затруднения в икономиката на държава членка съгласно член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС и следователно не представлява помощ за оздравяване и реструктуриране по смисъла на насоките за оздравяване и реструктуриране съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

⁽²⁾ Експертно мнение от 3 юни 2011 г., изготвено за ČSA Group от Ernst&Young Valuations, s.r.o.

⁽³⁾ <http://www.ibagroup.com/publications/lease-rate-digest>.

- (177) Тъй като главният изпълнителен директор е получил възнаграждение за работата си в двете дружества по начин, който отразява резултатите, Комисията смята, че на ČSA не е отпусната държавна помощ посредством възнаградението на главния изпълнителен директор за неговата работа.

Трасе Тел Авив

- (178) В мненията си TS допуска, че Чешката република е договорила възможността за обслужване на трасето Прага-Тел Авив за повече от един превозвач специално в полза на ČSA. Преговорите, които включваха промяна в двустранното Споразумение за въздушен транспорт (наричано по-нататък „споразумението“) между Чешката република и държавата Израел ⁽¹⁾, се осъществиха малко след приключването на открита тръжна процедура за обслужването на това трасе, спечелена от TS (вж. съображение (73)).
- (179) Комисията отбелязва, че Чешката република е имала законното право да започне преговори с Държавата Израел за удължаване на правата за достъп до транспортния пазар за въздушните превозвачи на двете страни, докато не се сключи единно Евро-средиземноморското споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и държавите – членки в него, от една страна, и Държавата Израел, от друга.
- (180) В процеса на консултациите, предхождащи споразумението, органите по въздухоплаването се договориха, *inter alia*, за временно разширяване на достъпа до транспортния пазар като се позволят „специални полети“, което беше последвано от изменение на споразумението.
- (181) Чешките органи обясниха, че разширяването на достъпа до чешко-израелския транспортен пазар не е било договорено само в полза на ČSA и че разширяването на достъпа е предприето в пълно съответствие с националните правни изисквания и не е в разрез с Решението на департамента по гражданско въздухоплаване към Министерството на транспорта на Чешката република за предоставяне на транспортни права за обслужване на трасето на Travel Service ⁽²⁾.
- (182) Комисията смята, че държавата членка наистина има правото да започне промяна в двустранното споразумение във всеки един момент, ако предметът не е в разрез с разпоредбите на правото на Съюза. В допълнение в решението, чрез което TS получава право да обслужва трасето Прага-Тел Авив, не се предвижда, че сходни права не могат да бъдат дадени на друг оператор, ако това е в съответствие с разпоредбите в споразумението.
- (183) Накрая, Комисията отбелязва, че в параграф 1 от член III от преразгледаното споразумение се посочва, че: „всяка от договарящите се страни има правото да посочи в писмен вид на другата договаряща се страна един или повече

въздушни превозвачи с цел извършване на договорените услуги по дадените трасета.“ Следователно ČSA не е единственият превозвач, който може да се възползва от промяна в споразумението. Наистина преразглеждането на споразумението изглежда, че представлява мярка за отваряне на пазара, която може да се смята за стимулираща конкуренцията. Следователно не може да се направи заключение, че тази мярка облагодетелства конкретно ČSA и представлява държавна помощ.

6.4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (184) Мярката, за която е постъпило уведомление, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Комисията изразява своето съжаление, че чешките органи не са спазили задължението за изчакване съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС. При все това предвид казаното по-горе Комисията смята, че предоставената помощ в размер на 2 500 млн. CZK и ПП са съвместими с условията в насоките за оздравяване и реструктуриране. Следователно Комисията смята, че помощта е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Помощта за реструктуриране, за която Чешката република е изпратила уведомление и която се състои в предоставяне на 2 500 млн. CZK на České aerolinie, a.s. (Czech Airlines) във вид на замяна на дълг срещу дялов капитал по заем, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Изпълнението на тази държавна помощ е съвместимо с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Чешката република.

Съставено в Брюксел, 19 септември 2012 година.

За Комисията
Joaquín ALMUNIA
Заместник-председател

⁽¹⁾ Договор между правителството на Чешката и Словашката федеративна република и правителството на Държавата Израел относно въздушния транспорт, подписан в Йерусалим на 24 април 1991 г.

⁽²⁾ Решение на Департамента по гражданско въздухоплаване към Министерството на транспорта на Чешката република № 278/2011-220-SP/18 от 30 юни 2011 г.

ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2013 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 300 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на DVD	на 22 официални езика на ЕС	1 420 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	910 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на DVD (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	100 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), DVD, едно издание на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език/езици в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в едно общо многоезиково DVD.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>

