ISSN 1977-0626

Úřední věstník Evropské unie

L 92

České vydání

Svazek 56

3. dubna 2013

Právní předpisy

Obsah

II *Nelegislativní akty*

ROZHODNUTÍ

2013/150/EU:

★ **Rozhodnutí Komise ze dne 9. ledna 2012 o státní podpoře SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10), kterou poskytlo Maďarsko společnosti Malév Hungarian Airlines Zrt.** *(oznámeno pod číslem K(2011) 9316)* [1] 1

2013/151/EU:

★ **Rozhodnutí Komise ze dne 19. září 2012 o státní podpoře SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), kterou Česká republika udělila ve prospěch podniku České aerolinie, a.s. (ČSA – České aerolinie – restrukturalizační plán)** *(oznámeno pod číslem C(2012) 6352)* [1] 16

Cena: 3 EUR

[1] Text s významem pro EHP

CS

Akty, jejichž název není vytištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu.

Názvy všech ostatních aktů jsou vytištěny tučně a předchází jim hvězdička.

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 9. ledna 2012

o státní podpoře SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10), kterou poskytlo Maďarsko společnosti Malév Hungarian Airlines Zrt.

(oznámeno pod číslem K(2011) 9316)

(Pouze maďarské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2013/150/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU"), a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

s ohledem na rozhodnutí, kterým se Komise rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU ([1]) ve věci podpory C 38/10 (ex NN 69/10) ([2]),

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

I. SOUVISLOSTI A POSTUP

(1) Po několika neúspěšných pokusech o privatizaci uzavřel maďarský stát v roce 2007 se společností *AirBridge Zrt.* (dále jen „AirBridge") kupní smlouvu týkající se 99,95 % akcií národního leteckého dopravce *Malév Hungarian Airlines Zrt.* (dále jen „Malév"). Společnost AirBridge výměnou za akcie zaplatila částku ve výši 200 milionů HUF (740 000 EUR ([3])). Privatizační smlouva byla v souladu s čl. 108 odst. 2 SFEU oznámena Komisi, poté však byla zrušena ([4]).

(2) V důsledku finančních potíží nového vlastníka získala 49,5 % podíl ve společnosti AirBridge ruská banka Vnešekonombank (dále jen „VEB") a stala se nepřímým akcionářem společnosti Malév.

(3) V březnu 2010 se Komise z tiskových zpráv dověděla o záměru maďarského státu společnost Malév opět znárodnit. E-mailem ze dne 2. března 2010 maďarské orgány tyto tiskové zprávy potvrdily.

(4) Dne 10. března 2010 obdržela Komise e-mailem stížnost od společnosti Wizz Air, nízkonákladové (nízkorozpočtové) letecké společnosti se základnou v Maďarsku, která je v Maďarsku hlavním konkurentem společnosti Malév. Tato stížnost se týkala údajné protiprávní státní podpory pro společnost Malév, která není slučitelná s vnitřním trhem a která byla poskytnuta prostřednictvím řady

([1]) S účinkem ode dne 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES stávají články 107 a 108 SFEU; oba soubory ustanovení jsou v zásadě totožné. Pro účely tohoto rozhodnutí by se odkazy na články 107 a 108 SFEU měly případně považovat za odkazy na články 87, respektive 88 Smlouvy o ES.

([2]) Rozhodnutí Komise K(2010) 9671 v konečném znění ze dne 21. prosince 2010 (Úř. věst. C 156, 26.5.2011, s. 11).

([3]) Číselné údaje v EUR uvedené v tomto rozhodnutí představují přibližné odhady, které jsou uvedeny pouze pro orientaci. Všechny číselné údaje v HUF (kromě půjčky MFB ve výši 76 milionů EUR a záruky banky VEB ve výši 32 milionů EUR, které byly poskytnuty v EUR, viz bod 20) jsou přepočítány na EUR pomocí směnného kurzu ze dne 2. srpna 2011: 270 HUF/EUR. V roce 2011 směnný kurz HUF/EUR velmi kolísal v rozmezí od 260 do 300 HUF/EUR.

([4]) Maďarské orgány oznámily Komisi ujednání o financování v souvislosti s privatizací společnosti Malév prostřednictvím elektronického oznámení ze dne 10. dubna 2008. Toto opatření bylo zaevidováno pod číslem jednacím N 190/2008. Dne 12. listopadu 2009 maďarské orgány opatření zrušily.

různých opatření. Dopisem ze dne 29. března 2010 předala Komise maďarským orgánům verzi stížnosti bez důvěrných údajů spolu se žádostí o doplňkové informace. Maďarsko se k podstatě této stížnosti vyjádřilo a odpovědi na otázky v ní uvedené poskytlo dne 30. dubna 2010.

(5) Na schůzce dne 5. května 2010 maďarské orgány uvedly, že mají v úmyslu leteckou společnost restrukturalizovat. Taktéž však uvedly, že dosud neví, jak dalekosáhlá tato restrukturalizace bude.

(6) Komise obdržela druhou stížnost ze dne 5. října 2010 (kterou podal soutěžitel, jenž nesouhlasil se zveřejněním své totožnosti) a dopisem ze dne 21. října 2010 ji předala maďarským orgánům. Maďarské orgány podaly připomínky k podstatě této stížnosti dne 19. listopadu 2010.

(7) Další informace si Komise od maďarských orgánů vyžádala dne 14. července 2010 a 8. října 2010 a odpovědi obdržela dne 11. srpna 2010, 16. srpna 2010, 5. října 2010, 3. listopadu 2010 a 23. listopadu 2010.

(8) V tomto kontextu zahájila Komise dne 21. prosince 2010 formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení") ve věci jednotlivých údajných opatření státní podpory, která byla provedena ve prospěch společnosti Malév.

(9) Dne 24. února 2011 podalo Maďarsko připomínky k rozhodnutí Komise o zahájení řízení.

(10) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo dne 26. května 2011 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([5]). Byly obdrženy připomínky dvou zúčastněných stran: společnosti Wizz Air dne 26. června 2011 a dalšího soutěžitele (který požádal, aby jeho totožnost nebyla zveřejněna) dne 28. června 2011.

(11) Tyto připomínky předala Komise Maďarsku dne 6. července 2011. Maďarsko se k připomínkám třetích stran vyjádřilo dne 5. září 2011.

(12) Po vydání rozhodnutí o zahájení řízení se v Bruselu uskutečnily dvě schůzky útvarů Komise a maďarských orgánů, a to dne 10. června 2011 a 19. října 2011.

(13) Komise si od maďarských orgánů vyžádala další informace dne 26. září 2011 a Maďarsko na tuto žádost odpovědělo dopisem ze dne 25. října 2011.

([5]) Viz poznámka pod čarou č. 2.

II. SPOLEČNOST MALÉV A DOTČENÁ OPATŘENÍ

II.1. Společnost

(14) Společnost Malév má základnu na mezinárodním letišti Ference Lista v Budapešti a v současnosti provozuje 22 letadel ([6]) do míst určení v Evropě a na Blízkém východě. V roce 2009 přepravila 3,2 milionu cestujících ([7]).

II.2. Období před privatizací v roce 2007

(15) Maďarské orgány se několikrát pokusily společnost Malév zprivatizovat. V roce 1992 byl 35 % podíl ve společnosti Malév prodán italskému, státem ovládanému konsorciu společností Alitalia a Simest. V roce 1997 prodalo konsorcium Alitalia-Simest svůj podíl konsorciu dvou maďarských bank v soukromém vlastnictví (OTP a MKB). V roce 1999 odkoupil většinu akcií v soukromém vlastnictví opět stát, čímž ve společnosti získal 97 % podíl.

(16) Společnost Malév byla spolu s mnoha dalšími leteckými společnostmi významně zasažena poklesem na trhu letecké dopravy, který následoval po událostech ze září 2001, a začala být ztrátová (viz tabulka č. 1).

(17) V této situaci se stát rozhodl společnost Malév znovu zprivatizovat.

II.3. Privatizace v roce 2007 a společnost Malév podléhající soukromé kontrole

II.3.1 *Prodej společnosti AirBridge*

(18) Společnost bylo nutno rekapitalizovat a schopnost státu jakožto vlastníka financovat takovéto investice byla omezená. Stát si vyžádal nabídky týkající se společnosti Malév a počátkem roku 2007 bylo rozhodnuto, že nejlepší nabídku předložila jednotka pro zvláštní účel s názvem AirBridge. Společnost AirBridge nabídla přitažlivý a z obchodního hlediska údajně životaschopný obchodní plán a plán restrukturalizace.

(19) Dne 23. února 2007 byla uzavřena kupní smlouva zajišťující prodej 99,95 % akcií Malév společnosti AirBridge. Ve společnosti AirBridge vlastnil 49 % podíl Boris Abramovič ([8]), ruský podnikatel, který měl většinový podíl v řadě ruských leteckých společností (KrasAir a aliance ruských leteckých společností AirUnion), a 51 % podíl byl ve vlastnictví maďarských fyzických osob. Očekávalo se proto, že společnost AirBridge v souladu s obchodním plánem a plánem restrukturalizace zajistí společnosti Malév průmyslové know-how a vedoucí postavení.

([6]) http://www.malev.com/companyinformation/introduction/malev-company-profile.

([7]) Podle internetových stránek společnosti „letěly v roce 2010 se společností Malév více než 3 miliony cestujících".

([8]) Tento 49 % podíl ve společnosti AirBridge dal B. Abramovič do zástavy VEB, ruské státní „bance zahraničního obchodu", jako zajištění za půjčku, kterou VEB poskytla společnosti AirBridge.

(20) Nejdůležitější části smlouvy byly tyto:

(a) Společnost AirBridge koupila 99,95 % akcií společnosti Malév za částku ve výši 200 milionů HUF (740 000 EUR). Nejpozději do 31. prosince 2008 musela společnost AirBridge poskytnout financování ([9]) ve výši 50 milionů EUR.

(b) Půjčka z roku 2003, kterou společnosti Malév poskytla Maďarská rozvojová banka (*Magyar Fejlesztési Bank*, dále jen „MFB"), jež je zcela ve vlastnictví státu, ve výši 76 milionů EUR byla z rozvahy společnosti Malév vyňata a převedena na jednotku pro zvláštní účel, kterou rovněž zcela vlastnil stát, společnost spravující aktiva společnosti Malév (*Malév Vagyonkezelő Kft.*, dále jen „MAVA").

Tato půjčka MFB z roku 2003 byla poskytnuta v EUR a v plné výši se na ni vztahovala státní záruka s úrokovou sazbou ve výši 3měsíční sazby IBOR + 0,5 %. Původní splatnost půjčky byla v roce 2013 a jistina měla být splacena v jedné splátce na konci doby splatnosti. S převedením jistiny a úroků na společnost MAVA se prodloužila rovněž doba splatnosti půjčky, a to do roku 2017.

Podle maďarských orgánů byla na společnost MAVA spolu s půjčkou převedena aktiva v hodnotě 76 milionů EUR. Tato aktiva zahrnovala ochrannou známku Malév, potrubí pro přepravu leteckého petroleje a jedno letadlo B767. Pokud by byla společnost Malév zisková, musela by společnosti MAVA odvést rovněž 25 % zisku po zdanění. Společnost AirBridge poskytla společnosti MAVA taktéž bankovní záruku banky VEB za účelem krytí splátky půjčky až do výše 32 milionů EUR.

(c) Společnost Malév měla společnosti MAVA platit rovněž částku ve výši 200 000 EUR ročně jako licenční poplatek za používání názvu a loga „Malév". Společnost AirBridge byla povinna nadále používat obchodní značku a zajistit fungování podniku jako letecké společnosti do 31. prosince 2017, tj. do nového data splatnosti půjčky.

(d) Společnost Malév si od společnosti MAVA zpětně pronajme letadlo B767, které bylo převedeno na společnost MAVA (viz písmeno b)), a to v období od 1. ledna 2008 do 31. prosince 2017 ([10]).

(21) Bylo jmenováno nové vedení a zavedena řada opatření k úsporám nákladů a vytvoření příjmů. K těmto opatřením patřilo zrušení dálkových letů a snížení počtu zaměstnanců. Podle Maďarska však tato opatření neměla na ziskovost společnosti žádný celkový dopad, jelikož se časově shodovala se silným růstem cen pohonných hmot.

(22) Finanční situace společnosti Malév se dále zhoršovala a po 4 měsících společnosti chyběla likvidita potřebná k uhrazení licenčních poplatků za používání obchodní značky Malév.

(23) Podle Maďarska nebyly platby za letadlo B767 pronajaté od společnosti MAVA „zastaveny", jakmile se společnost Malév rozhodla ukončit dálkové lety, jelikož společnost Malév tyto dluhy „uznává" a jedná se pouze o prodlevu při placení, přičemž jsou hrazeny úroky z prodlení.

(24) Ve druhém pololetí 2008 začala mít na společnost Malév i na její ruské partnery dopad světová finanční krize. Řada leteckých společností B. Abramoviče vyhlásila úpadek. Společnost AirBridge již nebyla s to společnost Malév financovat a nesplácela půjčku bance VEB. Jelikož banka VEB měla zástavní právo na 49 % akcií společnosti AirBridge, VEB tyto akcie převzala. Banka VEB uvedla, že je ochotna společnost Malév nadále financovat, avšak jako banka, nikoli jako vlastník.

II.3.2 *Prodej podniku společnosti Malév působícího v oblasti pozemního odbavení*

(25) Jak bylo uvedeno výše, počátkem roku 2009 se finanční situace společnosti Malév dále zhoršila. Její akcionáři se proto obrátili na veřejnou holdingovou společnost (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., dále jen „MNV") s návrhem na prodej dceřiného podniku společnosti Malév, který působí v oblasti pozemního odbavení (dále jen „Malév GH"), fondu MNV.

(26) Podle Maďarska byl podnik Malév GH v té době zdravým podnikem a stejně je tomu i nadále.

(27) V lednu 2009 byla podepsána (a v únoru pozměněna) předběžná kupní smlouva, která stanovila zálohové platby ve výši 4,3 miliardy HUF (16 milionů EUR). Fond MNV provedl zálohové platby pro společnost Malév v lednu a únoru 2009. Tyto zálohové platby měly být do 2 pracovních dnů vráceny, pokud by se fond MNV po provedení hloubkové prověrky rozhodl, že k podepsání konečné kupní smlouvy nepřistoupí. Tato povinnost týkající se případného vrácení byla zaručena dohodami o zajištění. V červenci 2009 se fond MNV nakonec rozhodl transakci zrušit a mělo dojít k vrácení kupní ceny.

(28) Zálohová platba nebyla fondu MNV nikdy vrácena. Stejně tak nebyly fondu MNV nikdy uhrazeny splatné úroky ze zálohových plateb ([11]).

([9]) Přesněji kapitál ve výši 20 milionů EUR a částku ve výši 30 milionů EUR ve formě kapitálu, podřízeného dluhu nebo půjčky.

([10]) Za poplatek složený z „jednorázového poplatku" ve výši 110 000 EUR a „ročního poplatku" ve výši 1,1 milionu EUR, přičemž společnost Malév hradí veškeré náklady související s údržbou a provozní náklady.

([11]) Pohledávka za společností Malév v souvislosti s vrácením této platby byla posléze vyrovnána v rámci ujednání o kapitalizaci pohledávky z února 2010, jak je zmíněno níže, tj. rok po provedení zálohových plateb pro společnost Malév. Výši jistiny a úroky poté auditor stanovil na částku 4 664 604 041 HUF (17 milionů EUR).

II.3.3. *Odklad daně*

(29) Mezi lednem 2007 a březnem 2010 povolila Maďarská daňová a finanční správa (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, dále jen „APEH“) společnosti Malév odklad plateb nebo restrukturalizaci u různých druhů daňových závazků a závazků týkajících se příspěvků na sociální zabezpečení. Od července 2008 úřad APEH splatnou dlužnou částku nevymáhal a následně dokonce povolil restrukturalizaci dalších částek. V březnu 2010 činila celková částka, kterou společnost Malév dlužila na daních a příspěvcích na sociální zabezpečení (jistina a úroky z prodlení), celkem 13,7 miliardy HUF (51 milionů EUR). Co se týče celé skupiny Malév, tento údaj činí 16,8 miliardy HUF (62 milionů EUR). Dne 11. března 2010 bylo zbývající saldo běžného účtu společnosti Malév u úřadu APEH vyrovnáno, a to s využitím části hotovosti, která byla získána navýšením kapitálu v únoru 2010, jež je zmíněno níže.

II.4. **Opětovné znárodnění v roce 2010 a společnost Malév podléhající veřejné kontrole**

II.4.1 *Důvody vedoucí k opětovnému znárodnění společnosti Malév*

(30) V roce 2010 nebylo možné nalézt soukromé investory, kteří by společnost Malév převzali od AirBridge/VEB jakožto hlavního akcionáře. Banka VEB neměla zejména v úmyslu leteckou společnost financovat jako strategický investor. Finanční výsledky letecké společnosti byly nadále slabé, jak ukazuje tabulka č. 1.

Tabulka č. 1

Ukazatele výkonnosti společnosti Malév v období 2003–2010 (v miliardách HUF)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EBITDA zisk/(ztráta)	(4,4)	(1,8)	(4,9)	(8,8)	(10,6)	(8,3)	(15,5)	(19,1)
EBIT zisk/(ztráta)	(9,4)	(6,8)	(9,4)	(12,5)	(14,7)	(10,8)	(17,9)	(20,6)
Čistý výsledek zisk/(ztráta)	(13,5)	(4,9)	(1,3)	(10,9)	0,7	(14,5)	(24,8)	(24,6)

Zdroj: Informace poskytnuté maďarskými orgány a účetní závěrka společnosti Malév za rok 2010

(31) Místo likvidace se maďarské orgány rozhodly jednat s bankou VEB a společností AirBridge s cílem pokusit se obchodní situaci společnosti Malév ve střednědobém až dlouhodobém horizontu zlepšit.

II.4.2. *Navýšení kapitálu v únoru 2010: kapitalizace pohledávky a nový kapitál*

(32) Dne 26. února 2010 se VEB, AirBridge, MNV, Malév a maďarská vláda dohodly na navýšení kapitálu o 25,4 miliardy HUF (94 milionů EUR), jež se uskutečnilo zčásti vložením nového kapitálu ve výši 20,7 miliardy HUF (77 milionů EUR) a zčásti prostřednictvím kapitalizace pohledávky v souvislosti se zálohovou platbou za podnik Malév GH (viz oddíl II.3.2) s připočtením úroků, a to v celkové výši 4,7 miliardy HUF (17 milionů EUR). Společnost AirBridge rovněž přeměnila částku ve výši 1,5 miliardy HUF (5,4 milionu EUR) na vlastní kapitál. V důsledku toho pohledávky za společností Malév zanikly a bývalí věřitelé se stali vlastníky části společnosti.

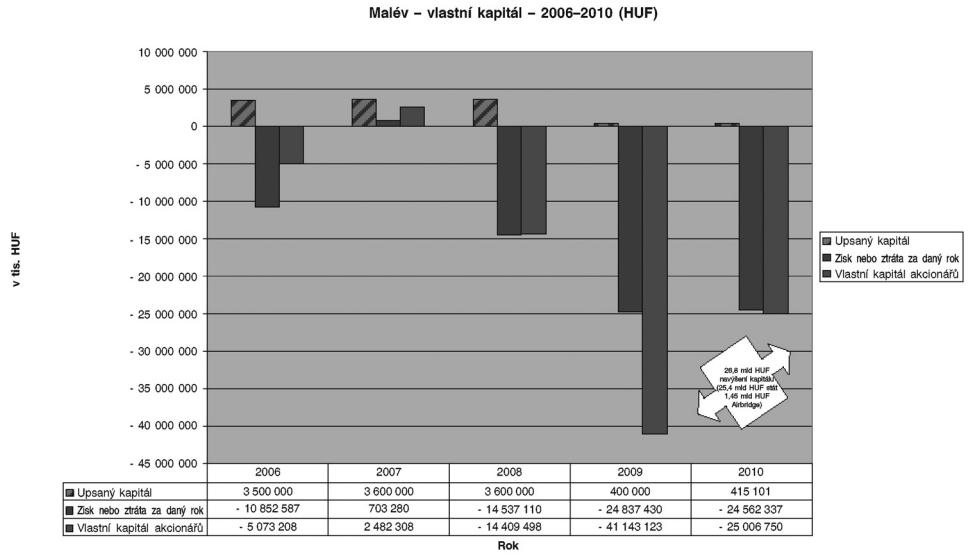
(33) Před navýšením kapitálu se stávající základní kapitál společnosti Malév snížil téměř na nulu kvůli absorpci části nahromaděných ztrát a zohlednění skutečnosti, že stávající akcie společnosti Malév ztratily cenu. Základní kapitál společnosti Malév byl poté navýšen vydáním nových akcií v nominální hodnotě 0,01 HUF za kus. Vývoj situace ohledně vlastního kapitálu společnosti Malév je uveden na obrázku 1.

(34) Částka ve výši 20,7 miliardy HUF (77 milionů EUR), kterou v hotovosti poskytl fond MNV, umožnila společnosti Malév uhradit veškeré nezaplacené daňové závazky (viz bod 29) a dočasně stabilizovat svoji činnost.

(35) Po navýšení kapitálu se stát stal vlastníkem 94,6 % akcií společnosti Malév a podíl AirBridge/VEB se snížil na minimum.

Obr. 1

Vývoj situace ohledně vlastního kapitálu společnosti Malév



II.4.3. *Květen–srpen 2010: akcionářské půjčky a přeměna na vlastní kapitál*

(36) Mezi květnem a srpnem 2010 poskytl maďarský stát prostřednictvím fondu MNV společnosti Malév řadu „akcionářských půjček" v celkové výši 9,2 miliardy HUF (34 milionů EUR).

(37) První z těchto půjček, která byla poskytnuta v květnu 2010, činila 2,16 miliardy HUF (7,9 milionu EUR). Byla popsána jako tříletá akcionářská půjčka s úrokovou sazbou ve výši 9,97 %. Půjčka měla být splacena najednou na konci doby splatnosti a zajištění bylo poskytnuto ve formě zástavního práva na akcie podniku Malév GH.

(38) Druhá z těchto půjček, která byla poskytnuta v červnu 2010, činila 1,34 miliardy HUF (4,9 milionu EUR), opět se jednalo o tříletou akcionářskou půjčku s úrokovou sazbou ve výši 9,97 %, jež měla být opět splacena najednou na konci doby splatnosti a u níž bylo zajištění poskytnuto ve formě zástavního práva na akcie podniku Malév GH.

(39) V srpnu 2010 byla poskytnuta třetí akcionářská půjčka ve výši 5,7 miliardy HUF (20,8 milionu EUR). Jednalo se opět o tříletou akcionářskou půjčku s úrokovou sazbou ve výši 9,97 %, která byla splatná najednou na konci doby splatnosti. V tomto případě představovalo zajištění zástavní právo na letadlo (letadlo typu CRJ, HA-LNA).

(40) Dne 24. září byly tyto tři půjčky, které činily celkem 9,2 miliardy HUF (33,6 milionu EUR), spolu s dlužnými úroky (celkem 9,4 miliardy HUF, tj. 34,3 milionu EUR) přeměněny z dluhu na vlastní kapitál ve společnosti Malév a související záruky byly uvolněny.

II.4.4 *Září 2010: další navýšení kapitálu a akcionářská půjčka*

(41) Dne 24. září 2010 navýšil kapitál společnosti Malév rovněž fond MNV, a to vložením další částky v hotovosti ve výši 5,3 miliardy HUF (19,3 milionu EUR). Podíl MNV (tj. státu) ve společnosti Malév se tak zvýšil na 96,5 %.

(42) Téhož dne poskytl stát společnosti Malév další akcionářskou půjčku ve výši 5,7 miliardy HUF (20,8 milionu EUR) na dobu 3 let a s úrokovou sazbou ve výši 9,97 %. První platba úroků byla splatná 6 měsíců ode dne poskytnutí půjčky, zatímco ke splacení jistiny mělo dojít jednorázově na konci doby splatnosti. Záruky za tuto půjčku tvoří zapsané zástavní právo na letadlo typu CRJ, HA-LNA s hodnotou ve výši přibližně 1,8 miliardy HUF a zástavní právo na příjmy IATA agentury z mezinárodní a vnitrostátní letecké dopravy.

III. **SHRNUTÍ OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ**

(43) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zkoumala, zda níže uvedená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

— Opatření č. 1: Převzetí půjčky, kterou v roce 2003 společnosti Malév poskytla MFB, rozvojová banka zcela ve vlastnictví státu, ve výši **76 milionů EUR** společností MALÉV MAVA ve vlastnictví státu spolu s některými aktivy společnosti Malév. Splatnost půjčky byla prodloužena nejpozději do roku 2017.

— Opatření č. 2: Poskytnutí peněžních prostředků ve výši **4,3 miliardy HUF** na dobu jednoho roku v souvislosti s plánovanou (následně však neuskutečněnou) koupí dceřiného podniku společnosti Malév působícího v oblasti pozemního odbavení, který byl podle maďarských orgánů finančně zdravý, fondem MNV. Navzdory tomu, že se obchod nakonec neuskutečnil, nebyla tato zálohová platba kupní ceny vrácena.

— Opatření č. 3: Odložení několika plateb daní a příspěvků na sociální zabezpečení mezi lednem 2007 a březnem 2010. V březnu 2010 dosahovaly částky, které společnost Malév dlužila na daních a příspěvcích na sociální zabezpečení, **13,7 miliardy HUF**.

— Opatření č. 4: Navýšení kapitálu o **25,4 miliardy HUF** fondem MNV v únoru 2010, toto navýšení se uskutečnilo zčásti vkladem nového kapitálu ve výši 20,7 miliardy HUF (77 milionů EUR) a zčásti prostřednictvím kapitalizace pohledávky v souvislosti se zálohovou platbou za podnik Malév GH (viz opatření č. 2) s připočtením úroků, a to v celkové výši 4,7 miliardy HUF. (Rovněž společnost AirBridge přeměnila pohledávku ve výši 1,5 miliardy HUF na vlastní kapitál.)

— Opatření č. 5: Tři akcionářské půjčky v celkové výši **9,2 miliardy HUF**, které mezi květnem a srpnem 2010 poskytl společnosti Malév fond MNV. Všechny tři půjčky poskytnuté v HUF měly úrokovou sazbu ve výši 9,97 % a jistina měla být splacena jednorázově na konci doby splatnosti (u všech tranší 3 roky). První dvě tranše v celkové výši 3,5 miliardy HUF (13 milionů EUR) byly zajištěny dceřiným podnikem Malév GH a třetí tranše ve výši 5,7 miliardy HUF (21 milionů EUR) byla zajištěna letadlem (letadlo typu CRJ, HA-LNA).

— Opatření č. 6: Přeměna těchto akcionářských půjček (spolu s úroky z těchto půjček) z pohledávky na vlastní kapitál ve výši **9,4 miliardy HUF** v září 2010.

— Opatření č. 7: Další navýšení kapitálu v hotovosti ve výši **5,3 miliardy HUF** v září 2010. Podíl státu se zvýšil na 96,5 %.

— Opatření č. 8: Další akcionářská půjčka ve výši **5,7 miliardy HUF** v září 2010 s úrokovou sazbou 9,97 % a jednorázovým splacením jistiny na konci doby splatnosti. Půjčka byla zajištěna výše uvedeným letadlem typu CRJ, HA-LNA a zástavním právem na příjmy IATA agentury z mezinárodní a vnitrostátní letecké dopravy.

(44) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise rovněž pochybovala, zda jsou tato opatření v případě, že představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, slučitelná s vnitřním trhem na základě výjimek stanovených v SFEU, a zejména Pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ([12]) (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“).

IV. **PŘIPOMÍNKY MAĎARSKA**

(45) Ve své odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení Maďarsko zopakovalo výše popsané skutečnosti a blíže objasnilo důvody, které vedly k obtížím leteckých společností. Maďarsko rovněž potvrdilo, že společnost Malév lze přinejmenším od druhého pololetí roku 2006 pokládat za podnik v „trvalých“ obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(46) Před zahájením formálního vyšetřovacího řízení maďarské orgány (ve zkratce) tvrdily, že všechna opatření jsou v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství a zásadou věřitele v tržním hospodářství.

(47) S ohledem na opatření spojená s prodejem Malév společnosti AirBridge maďarské orgány uvedly, že tato opatření jsou vzhledem k zajištění poskytnutému za převzetí půjčky společností MAVA v souladu s tržními podmínkami. Pokud jde o nezdařený prodej podniku Malév GH, maďarské orgány tvrdily, že společnosti Malév nebyla poskytnuta žádná výhoda, jelikož opožděné vrácení kupní ceny bylo náležitě zajištěno a byly vypočteny úroky z kupní ceny. Co se týče odkladu daně, maďarské orgány uvedly, že s ohledem na tyto částky bylo poskytnuto zajištění, že byly uplatněny všechny použitelné úroky a sankce a že takovéto odklady představují obvyklá opatření. Pokud jde o opětovné znárodnění společnosti Malév, maďarské orgány uvedly, že mohly své pohledávky za společností Malév vymáhat, což by mělo za následek její úpadek a likvidaci. Maďarské orgány zastávaly názor, že pokud by tak učinily, získaly by zpět pouze malou část svých pohledávek (kromě části kryté zárukou banky VEB, jak bylo uvedeno v bodě 20). Mimoto by se potýkaly se značnými negativními dopady na národní hospodářství ([13]).

(48) Ve vztahu k akcionářským půjčkám a jejich následné přeměně na vlastní kapitál ve společnosti Malév zastával stát názor, že tato opatření neposkytla společnosti Malév žádnou výhodu, jelikož tyto půjčky byly vždy v plné výši zajištěny aktivy, byly uplatněny úrokové sazby odpovídající tržním podmínkám a při přeměně na vlastní kapitál byly plně zohledněny veškeré splatné úroky.

([12]) Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích, Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

([13]) Například úbytek zaměstnanosti, dopad na dodavatele společnosti Malév, klesající objemy dopravy na letišti v Budapešti, menší příliv turistů a negativní dopady na celkovou přitažlivost Maďarska jako místa k investování.

(49) Po vydání rozhodnutí o zahájení řízení nepředložily maďarské orgány žádné nové prvky. Připomínky Maďarska k rozhodnutí o zahájení řízení neobsahují žádné nové údaje na podporu toho, že opatření nepředstavovala státní podporu, ani informace odůvodňující slučitelnost provedených opatření s vnitřním trhem, zejména s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

V. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(50) Připomínky podali dva soutěžitelé (viz bod 10) a oba šetření Komise podpořili:

(51) Soutěžitel, který požádal o nezveřejnění totožnosti, uvedl, že se o nabytí kontrolního podílu ve společnosti Malév zajímali někteří soukromí investoři, což prokazuje, že Maďarsko mělo jako alternativu opětovného znárodnění společnosti Malév v roce 2010 i jiné reálné možnosti.

(52) Společnost Wizz Air odhadla celkovou tržní hodnotu aktiv, která byla převedena na společnost MAVA, spolu s půjčkou MFB (opatření č. 1), včetně ochranné známky Malév, potrubí pro přepravu leteckého petroleje a jednoho letadla B767, na nejvýše 27 milionů EUR, což je podstatně méně než výše půjčky. Společnost Wizz Air proto dospěla k závěru, že se tato transakce neuskutečnila za běžných tržních podmínek a že společnosti Malév poskytla značnou výhodu.

(53) Pokud jde o odklad daně (opatření č. 3), společnost Wizz Air uvedla, že podle maďarského práva by soukromý podnik v podobné finanční situaci, v jaké se nacházela společnost Malév, nemohl automaticky ani na základě výjimky získat podobný odklad daně jako v daném případě.

VI. **POZNÁMKY MAĎARSKA K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(54) Poté, co Komise prodloužila lhůtu pro odpověď, reagovalo Maďarsko na tyto připomínky dne 5. září 2011. Maďarsko trvalo na svém postoji, že minulá opatření jsou odůvodněná na základě zásady investora v tržním hospodářství (viz bod 59), a nepředstavují proto státní podporu. Existence cílů veřejného zájmu nemá podle Maďarska vliv na skutečnost, že tato opatření nepředstavují podporu.

(55) Maďarsko uvedlo, že neexistovaly žádné jiné reálné možnosti a že pouze opětovné znárodnění umožnilo maďarským orgánům získat zcela zpět provozní kontrolu nad společností Malév, což národnímu leteckému dopravci umožnilo provést restrukturalizaci, o kterou usiloval od roku 2007 s cílem zajistit obchodní úspěch společnosti. Pokud jde o opatření č. 1, Maďarsko zastávalo názor, že hodnota dotyčných aktiv odpovídala hodnotě půjčky. Co se týče opatření č. 3, Maďarsko uvedlo, že maďarské daňové orgány zacházely se společností Malév jako s každým jiným daňovým poplatníkem v podobné situaci.

VII. **EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY VE SMYSLU ČL. 107 ODST. 1 SFEU**

VII.1. **Obecně**

(56) Aby bylo možno zjistit, zda opatření, která jsou předmětem šetření, představují státní podporu, musí Komise posoudit, zda splňují kumulativní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 SFEU. V tomto ustanovení se uvádí: „Podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.“

(57) Na základě tohoto ustanovení Komise posoudí, zda sporná opatření ve prospěch společnosti Malév představují státní podporu.

(58) Co se týče kumulativních kritérií státní podpory, v tomto případě je ovlivnění obchodu a narušení hospodářské soutěže nesporné a toto nezpochybnily ani maďarské orgány. Společnost Malév soutěží s ostatními leteckými společnostmi v Evropské unii, zejména od vstupu třetí etapy liberalizace letecké dopravy („třetího balíčku“) v platnost dne 1. ledna 1993 ([14]). Dotyčná opatření společnosti Malév umožnila nadále fungovat, přičemž se nemusela jako ostatní soutěžitelé potýkat s důsledky, jež obvykle vyplývají ze slabých finančních výsledků.

(59) Pokud jde o státní prostředky a přičitatelnost opatření státu, ani tyto skutečnosti Maďarsko nezpochybnilo. Úřad APEH je maďarským daňovým orgánem; jeho jednání tedy lze jednoznačně přičíst státu. Fond MNV je veřejná holdingová společnost. Povinnosti MNV jsou stanoveny v nejdůležitějších rámcových pravidlech obsažených v zákoně o státním majetku. Fond MNV vykonává rozhodnutí vlády a příslušných ministrů. Co se týče společnosti MAVA, ta je rovněž zcela ve vlastnictví státu (prostřednictvím fondu MNV) a (jak objasnily maďarské orgány) představuje „orgán maďarského státu“.

(60) Pokud jde o selektivitu, ta nebyla kromě opatření č. 3 (odklad daně) Maďarskem zpochybněna. Opatření byla provedena ve prospěch jediné společnosti, Malév.

([14]) „Třetí balíček“ zahrnuje zavedení harmonizovaných požadavků na provozní licence pro letecké společnosti v EU (nařízení (EHS) č. 2407/92), přístup všech leteckých společností v EU s takovouto provozní licencí na všechny letecké trasy uvnitř EU (nařízení (EHS) č. 2408/92) a volné stanovení tarifů a sazeb (nařízení (EHS) č. 2409/92).

(61) Níže bude posouzeno, zda opatření, která jsou předmětem šetření, poskytla společnosti Malév hospodářskou výhodu.

(62) Komise podotýká, že podle zavedených zásad práva Společenství může případ, kdy je „podniku" poskytnut dodatečný kapitál za lepších podmínek, než jsou běžné podmínky na trhu, spadat do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU, jelikož vede k „zvýhodnění" určitého podniku ve smyslu tohoto článku. K určení, zda byla poskytnuta takováto výhoda, používá Komise „zásadu investora v tržním hospodářství". Podle této zásady není státní podpora poskytnuta v případě, kdy by za podobných okolností *„soukromý investor působící v běžných podmínkách tržního hospodářství, jehož velikost je srovnatelná s velikosti organizací spravujících veřejný sektor, mohl učinit předmětný kapitálový vklad"*. Komise proto musí posoudit, *„zda by soukromý investor předmětnou transakci provedl za stejných podmínek"* ([15]). Hypotetický soukromý investor jedná jako obezřetný poskytovatel kapitálu ([16]), který chce maximalizovat svoje zisky, ovšem bez toho, aby podstupoval příliš velká rizika v poměru k výnosu ([17]).

(63) Podle judikatury Evropského soudního dvora nemusí být chování soukromého investora, s nímž je nutno porovnat zásah veřejného investora sledujícího cíle hospodářské politiky, nezbytně chováním běžného investora, který vkládá kapitál za účelem dosažení výnosnosti ve víceméně krátkém období, musí však být přinejmenším chováním soukromého holdingu nebo soukromého seskupení podniků sledujícího strukturální, globální nebo sektorovou politiku a musí být určováno perspektivami výnosnosti v delším období ([18]).

(64) Mimoto *„…srovnání mezi jednáním veřejného investora a jednáním soukromého investora musí být provedeno ve vztahu k tomu, jak by se v rámci předmětné transakce zachoval soukromý investor s ohledem na dostupné informace a na vývoj předvídatelný v daném okamžiku"* ([19]).

(65) Analýza a hodnocení Komise musí zahrnovat „všechny relevantní aspekty sporné transakce a její kontext". K tomu patří finanční situace podniku, který je příjemcem, a dotčený trh. Na základě výše uvedených úvah je hlavní otázkou, kterou chce Komise ověřit, skutečnost, zda podnik získal *„hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal"* ([20]).

(66) Komise taktéž podotýká, že podle ustálené judikatury se zásada investora v tržním hospodářství vztahuje rovněž na půjčky. Použije-li se tato zásada v případě poskytnutí půjčky, vyvstává otázka, zda by soukromý investor poskytl příjemci půjčku za podmínek, za nichž byla skutečně udělena ([21]).

VII.2. **Posouzení opatření jako celku**

(67) Jak již bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, pro posouzení dotyčného případu je důležitý rozsudek ve věci *BP Chemicals* ([22]). Komise se domnívá, že opatření nejsou nezávislá a že spolu vzájemně souvisí, a to vzhledem k časové posloupnosti, finanční situaci Malév a jejich účelu, jelikož všechna tato opatření měla leteckou společnost udržet na trhu a vyřešit její potřeby v oblasti likvidity a nedostatek kapitálu způsobený ztrátami. Maďarsko ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení rovněž tvrdí, že jednotlivé kroky „procesu" jsou „neoddělitelné" a že všechna opatření měla sledovat jediný cíl, a to zajistit fungování letecké společnosti nalezením strategického investora.

(68) Z podání Maďarska vyšlo najevo, že opatření, která Maďarsko provedlo ve prospěch společnosti Malév, jsou odůvodněna aspekty veřejné politiky, a nejsou založena na úvahách týkajících se budoucí ziskovosti společnosti. Maďarsko několikrát zdůraznilo neúspěšnou privatizaci a význam společnosti Malév pro národní hospodářství. Bylo potvrzeno, že při provádění opatření vzal stát v úvahu „význam letecké společnosti pro vnitrostátní infrastrukturu, trh práce a zájmy dodavatelů". Maďarské orgány rovněž zdůraznily, že žádný soukromý investor není ochoten leteckou společnost převzít v její současné podobě. Komise musí proto předpokládat, že by žádný soukromý investor v podobné situaci nejednal jako maďarská vláda při přijímání opatření. Komise rovněž připomíná, že v rozsudku ve věci *Boch* Soudní dvůr uvedl, že *„kritériem je zejména to, zda by za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad"* ([23]).

([15]) Rozsudek ze dne 6. března 2003 ve spojených věcech Westdeutsche Landesbank GZ v. Komise, T-228/99 a T-233/99, Recueil 2003, s. II-435 a následující strana, bod 245.

([16]) Rozsudek ze dne 16. května 2002 ve věci Francie v. Komise, C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397, bod 71.

([17]) Rozsudek ve spojených věcech T-228/99 a T-233/99 (uvedený v poznámce pod čarou č. 15), bod 255.

([18]) Rozsudek ze dne 21. března 1991 ve věci Itálie v. Komise, C-305/89, Recueil 1991, s. I-1603, bod 20.

([19]) Rozsudek ve spojených věcech T-228/99 a T-233/99 (uvedený v poznámce pod čarou č. 15), bod 246. Viz rovněž rozsudek ze dne 30. dubna 1998 ve věci Cityflyer Express v. Komise, T-16/96, Recueil 1998, s. II-757, bod 76.

([20]) Rozsudek ve spojených věcech T-228/99 a T-233/99 (uvedený v poznámce pod čarou č. 15), bod 251.

([21]) Rozsudek ve věci T-16/96 (uvedený v poznámce pod čarou č. 19), body 45 a 46.

([22]) Rozsudek ze dne 15. září 1998 ve věci *BP Chemicals* v. *Komise*, T-11/95, Recueil 1998, s. II-3235, bod 170; rozsudek ze dne 13. září 2010 ve spojených věcech Olympic, T-415/05, T-416/05 a T-423/05, dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí, bod 385.

([23]) Rozsudek ze dne 10. července 1986 ve věci Belgie v. Komise (Boch), C-40/85, Recueil 1986, s. 2321, bod 13. Viz rovněž rozsudek ze dne 21. ledna 1999 ve spojených věcech Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH v. Komise, T-129/95, T-2/96 a T-97/96, Recueil 1999, s. II-17, bod 132.

(69) Vzhledem k dlouhodobě špatným finančním výsledkům společnosti Malév (viz tabulka č. 1 a body 103–104) a tvrzení maďarských orgánů, že letecká společnost byla přinejmenším od roku 2006 trvale v obtížích, by bylo možno návratnost přijatelnou pro soukromého investora očekávat pouze v případě, že by společnost prošla radikální restrukturalizací. Maďarsko ani společnost Malév však neprokázaly, že by základem kteréhokoli ze zkoumaných opatření byl takovýto plán restrukturalizace.

(70) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že opatření č. 1 až 8 jako celek nesplňují zásadu investora v tržním hospodářství. Toto hodnocení dále potvrzuje individuální analýza každého opatření.

VII.3. **Individuální posouzení opatření č. 1 až 8**

VII.3.1 *Opatření č. 1*

(71) Podle Maďarska má společnost MAVA jedinou funkci, tj. držet některá aktiva, která dříve vlastnila společnost Malév, a působit jako „kanál pro určité platby mezi společností Malév a MFB“. Společnost MAVA je zřízena pouze za tímto účelem.

(72) Co se týče dluhu ve výši 76 milionů EUR, který byl převeden na společnost MAVA, tento dluh vyplývá z úvěrové smlouvy, jež byla mezi společností Malév a MFB uzavřena v roce 2003. Půjčka měla být splacena v jedné splátce na konci doby splatnosti a vztahovala se na ni státní záruka. Tato půjčka z roku 2003 byla uvedena na seznamu existujících opatření podpory ve smlouvě o přistoupení ([24]). V dohodě z roku 2007 však byla splatnost půjčky prodloužena do roku 2017. Od roku 2007 proto již opatření nelze považovat za existující opatření podpory. Prodloužení doby platnosti opatření podpory představuje podle čl. 4 odst. 2 písm. b) nařízení komise (ES) č. 794/2004 nový režim podpory ([25]).

(73) Šetřením bylo prokázáno, že tato transakce (tj. prodloužení splatnosti dlužné částky, založení společnosti MAVA, převod dlužné částky na společnost MAVA, převod aktiv na společnost MAVA a dohody o zpětném pronájmu) měla za cíl pouze restrukturalizaci dluhu společnosti Malév. Maďarsko samo přiznalo, že společnost MAVA neměla být nikdy zisková. V důsledku této transakce byl dluh (spolu s aktivy) vyňat z rozvahy společnosti Malév.

(74) Tvrzení Maďarska, že finanční závazky přijaté společnostmi Malév a AirBridge postačovaly k uhrazení nákladů společnosti MAVA, není přijatelné k prokázání toho, že transakce je v souladu s tržními podmínkami, jelikož by žádný soukromý účastník trhu neměl pobídku jednat stejně. Co se týče poskytnutých zajištění, tato zajištění měla společnosti MAVA umožnit splacení dluhu na konci doby splatnosti půjčky, tj. v roce 2017 ([26]). Žádný soukromý investor by nepřijal takovéto riziko, tj. převzetí aktiv, jejichž budoucí hodnota je nejistá, oproti určité platební povinnosti.

(75) Ačkoliv maďarské orgány poskytly poměrně srozumitelná ocenění ([27]) letadla B767 ([28]) a potrubí pro přepravu leteckého petroleje ([29]), poskytnuté ocenění (metoda diskontovaných peněžních toků) týkající se značky Malév (56 milionů EUR) se jeví jako nepřímé a vysoce závislé na výkonnosti letecké společnosti, takže jeho výsledek nelze považovat za objektivní hodnotu značky Malév, zejména s přihlédnutím ke stavu a výkonnosti letecké společnosti. Vzhledem ke skutečnosti, že si stát byl vědom pravděpodobnosti toho, že společnost Malév nebude schopna plnit své povinnosti týkající se hrazení licenčních poplatků, měla by metoda diskontovaných peněžních toků vést k hodnotě blížící se nule. Na základě této zvláštní struktury smlouvy proto nelze hodnotu značky pokládat za dostatečné zajištění.

(76) Smluvní strany si musely být vědomy toho, že společnost Malév jakožto podnik, který byl již od roku 2007 v obtížích, není reálně schopna uspokojivě plnit svou povinnost týkající se hrazení licenčních poplatků. Následkem této transakce nebylo možno „náklady“ společnosti MAVA (tj. hrazení úroků bance MFB) pokrýt platbami společnosti Malév v souvislosti s licenčními poplatky za ochrannou známku. Společnost MAVA nepodnikla žádné kroky k vymáhání neuhrazených plateb.

(77) Co se týče záruky banky VEB ve výši 32 milionů EUR, tato záruka měla krýt nejen jistinu, nýbrž rovněž pravidelné platby úroků, které společnost MAVA prováděla ve prospěch MFB.

(78) V tomto kontextu a vzhledem ke skutečnosti, že na společnost MAVA nebyla převedena odpovídající protihodnota, je nutno vynětí dlužné částky z rozvahy společnosti považovat za výhodu ve prospěch společnosti Malév.

([24]) Seznam existujících opatření podpory uvedený v bodě 1 písm. b) mechanismu stávající podpory v kapitole 3 přílohy IV Smlouvy o přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyperské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky k Evropské unii.

([25]) Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1. Rozsudek ze dne 25. března 2009 ve věci Alcoa Trasformazioni v. Komise, T-332/06. dosud nezveřejněný ve Sbírce rozhodnutí, bod 32, a rozsudek ze dne 6. března 2002 ve spojených věcech Diputación Foral de Álava v. Komise, T-127/99, T-129/99 a T-148/99, Recueil 2002, s. II-1275.

([26]) Společnost Malév měla zejména povinnost v roce 2017 odkoupit zpět značku Malév za částku ve výši 76 milionů EUR, z níž by pak společnost MAVA splatila půjčku MFB.

([27]) Ocenění všech tří aktiv (letadlo, potrubí pro přepravu leteckého petroleje a obchodní značka Malév) vyhotovila společnost American Appraisal.

([28]) Nákladová metoda s přihlédnutím rovněž k informacím zveřejněným v odborném časopise „The Aircraft Value Reference“ a orientační nabídce týkající se daného letadla. (Orientační nabídku týkající se letadla poskytla společnost American Appraisal na základě informací společnosti Malév.)

([29]) Nákladová metoda.

VII.3.2. *Opatření č. 2*

(79) Pokud jde o zálohovou platbu fondu MNV za (posléze neuskutečněný) prodej podniku Malév GH, podle znaleckého ocenění, které předložilo Maďarsko, čistá majetková hodnota podniku Malév GH v roce 2009 činila 1,6 miliardy HUF a jeho odhadovaná tržní hodnota 3,5 miliardy HUF. V lednu 2009 zaplatil fond MNV společnosti Malév jako zálohovou platbu částku ve výši 1,6 miliardy HUF. Tato platba byla zajištěna zástavou na letadlo typu CRJ, HA-LNA (odhadovaná tržní hodnota 1,8 miliardy HUF). V únoru 2009 byla předběžná kupní smlouva pozměněna a fond MNV vyplatil další částku ve výši 2,7 miliardy HUF (celkem 4,3 miliardy HUF) a u téhož letadla bylo zapsáno zástavní právo jako druhé v pořadí.

(80) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení maďarské orgány připustily, že zálohová platba byla ve skutečnosti provedena s cílem zajistit likviditu společnosti Malév během fáze jednání o opětovném znárodnění.

(81) Podle předběžné kupní smlouvy měla být tato částka neprodleně vrácena (do 2 pracovních dnů), pokud by se transakce neuskutečnila. Fond MNV však nepodnikl žádné kroky k vymáhání této dlužné částky poté, co v červenci 2009 od obchodu ustoupil. Při přeměně dluhu na vlastní kapitál v roce 2010 byly následně započteny pouze úroky (nikdy však nebyly uhrazeny). Společnost Malév měla proto tyto peněžní prostředky k dispozici bezplatně.

(82) Komise se domnívá, že opatření poskytlo společnosti Malév výhodu, jestliže vrácení zálohové platby nebylo vymáháno poté, co tato platba v červenci 2009 nabyla splatnosti. Výhoda byla poskytnuta dokonce ještě dříve, a to v okamžiku, kdy byla předběžná kupní smlouva v únoru 2009 pozměněna a zálohová platba se zvýšila (nad odhadnutou tržní cenu společnosti), aniž by bylo poskytnuto dostatečné zajištění.

VII.3.3 *Opatření č. 3*

(83) Co se týče opakovaných odkladů uhrazení daňových závazků a závazků v souvislosti s příspěvky na sociální zabezpečení ze strany daňového orgánu, Komise podotýká, že podle podání Maďarska je zřejmé, že v průběhu roku 2006–2007 požádala společnost Malév celkem dvanáctkrát o odklad uhrazení daňových závazků (v souvislosti s různými platbami). Daňový orgán odklad pokaždé povolil. Podle příslušných maďarských právních předpisů závisí povolení takovéhoto odkladu na volném uvážení a může být odmítnuto. Opatření je proto nutno považovat za selektivní ([30]).

(84) Až do července 2008 společnost Malév účtovala a hradila zákonné úroky podle splátkového kalendáře. Ve svých rozhodnutích daňový orgán odklad zdůvodňoval složitou situací společnosti Malév a plánovanou restrukturalizací.

(85) Od července 2008 však společnost Malév přestala daně a příspěvky na sociální zabezpečení a příslušné úroky (kromě jedné částečné platby v prosinci 2008) platit a daňový orgán nepřijal žádná opatření k vymáhání tohoto dluhu. Mimoto byl pro další platby stanoven nový splátkový kalendář poté, co společnost Malév nedodržela dohody o restrukturalizaci dluhu. Od dubna 2009 již nebyly daňové závazky a závazky týkající se příspěvků na sociální zabezpečení splatné od tohoto okamžiku (tj. nikoli již dříve neuhrazené platby) restrukturalizovány, aniž by úřad APEH přijal konkrétní opatření k vymáhání dlužných částek.

(86) Komise zastává názor, že by žádný soukromý věřitel nejednal jako maďarský stát. Ve skutečnosti nebyla od července 2008 přijata žádná konkrétní opatření k vymáhání dluhu. Finanční situace společnosti byla navzdory určitému úsilí o restrukturalizaci i nadále velmi slabá (viz tabulka č. 1) a vyhlídka, že společnost bude opět zisková, byla jen velmi malá, či vůbec neexistovala. V podobné situaci by se soukromý věřitel snažil vymáhat plnění smlouvy. Poté, co společnost Malév nedodržela dohody o restrukturalizaci dluhu, by soukromý investor s další restrukturalizací nesouhlasil.

(87) Nejpozději od července 2008 proto nevymáhání daňových závazků a závazků v souvislosti s příspěvky na sociální zabezpečení ze strany daňového orgánu a další restrukturalizace poskytly společnosti Malév výhodu.

VII.3.4 *Opatření č. 4*

(88) Co se týče navýšení kapitálu v únoru 2010, jehož prostřednictvím stát opět znárodnil leteckou společnost, v níž od doby její privatizace neměl žádný podíl, nejnápadnější skutečností je to, že zatímco v roce 2007 byl 99,5 % podíl ve společnosti Malév prodán za cenu odpovídající přibližně 740 000 EUR, v roce 2010 stát za opětovné získání 94,6 % podílu ve společnosti (prostřednictvím navýšení kapitálu: to se uskutečnilo zčásti vložením nového kapitálu ve výši 20,7 miliardy HUF a zčásti kapitalizací pohledávky v souvislosti se zálohovou platbou za podnik Malév GH ve výši 4,7 miliardy HUF) fakticky zaplatil částku odpovídající 94 milionům EUR, tj. 127násobek původní kupní ceny. Toto chování státu není v souladu s tržními podmínkami, zejména s ohledem na skutečnost, že letecká společnost mezitím kumulovala ztráty, nadále vykazovala zápornou hodnotu majetku a neměla věrohodný plán restrukturalizace. Maďarské orgány ve skutečnosti samy přiznávají, že společnost byla v „trvalých obtížích“ a počátkem roku 2010 nebyl žádný soukromý investor ochoten společnost Malév koupit.

([30]) Rozsudek ze dne 29. června 1999 ve věci DM Transport, C-256/97, Recueil 1999, s. I-3913, bod 27, a rozsudek ze dne 11. července 2002 ve věci HAMSA, T-152/99, Recueil 2002, s. II-3049, bod 157.

(89) Zatímco navýšení kapitálu činilo 25,4 miliardy HUF (tj. částka, kterou maďarský stát zaplatil za opětovné získání 94,6 % podílu v letecké společnosti), v době přeměny vykazovala společnost Malév zápornou hodnotu majetku ve výši 41 miliard HUF (152 milionů EUR), nahromaděné ztráty ve výši 51 miliard HUF (189 milionů EUR) a celkový dluh ve výši 75 miliard HUF (278 milionů EUR) ([31]). Podle účetní závěrky za rok 2010 byly počátkem roku 2010 „finanční problémy společnosti vážné, dluh dosáhl dramatické výše, zdroje financování prakticky neexistovaly. […] Kvůli neexistenci strategického vlastníka nebylo dostupné obchodní financování." Letecká společnost byla ve skutečnosti ztrátová nejméně od roku 2003 bez reálné naděje na obnovení životaschopnosti, a ani soukromému vlastníkovi se nepodařilo situaci společnosti změnit. V tomto kontextu bylo zřejmé, že navýšení kapitálu nebude k obnovení životaschopnosti společnosti postačovat a že po opětovném znárodnění bude společnost Malév k pouhému setrvání na trhu potřebovat další kapitál a likviditu. Komise vyvozuje závěr, že za této situace poskytlo opětovné znárodnění společnosti Malév v únoru 2010 prostřednictvím navýšení kapitálu této společnosti výhodu.

(90) Co se týče tvrzení Maďarska, že si stát znárodněním společnosti v porovnání s vymáháním svých pohledávek za společností Malév polepšil, Komise podotýká toto. Jak Maďarsko uznává, v případě úpadku by získalo zpět velmi malou část svých pohledávek vyjma pohledávky, na niž se vztahovala záruka banky VEB. (V době transakce byla hodnota majetku společnosti Malév ve skutečnosti záporná). Maďarský stát se naopak rozhodl udržet leteckou společnost na trhu přeměnou jejího dluhu *a* vložením nových peněžních prostředků ve výši 20,7 miliardy HUF (přibližně 77 milionů EUR). Žádný soukromý investor by v podobné situaci tuto další finanční zátěž nepřijal, zejména bez reálných vyhlídek na obnovení životaschopnosti společnosti.

(91) Komise taktéž podotýká, že ve stejné době, kdy maďarský stát navýšil kapitál společnosti Malév, rovněž společnost AirBridge (nepřímo VEB) přeměnila svůj dluh ve výši 1,4 miliardy HUF na vlastní kapitál. Tato částka však představovala pouze 5 % nového kapitálu a stát mimoto přispěl kromě přeměněného dluhu rovněž značným objemem nového kapitálu. Vložení nových finančních prostředků ve skutečnosti představovalo 77 % navýšení kapitálu. Vzhledem k špatné finanční situaci společnosti Malév byla vyhlídka společnosti AirBridge na zpětné získání této částky velmi malá, či dokonce vůbec neexistovala. Jednání soukromého subjektu se v tomto případě proto podstatně liší od chování maďarského státu a nelze je použít k vyvození závěru, že se stát choval jako soukromý investor.

Tabulka č. 2

Navýšení kapitálu v roce 2010

Účastník navýšení kapitálu	Příspěvek v miliardách HUF	Druh příspěvku	Podíl příspěvku
MNV	20,7	Nový kapitál	77 %
MNV	4,7	Kapitalizace pohledávky	18 %
AirBridge/VEB	1,4	Kapitalizace pohledávky	5 %
CELKEM	**26,8**		**100 %**

([31]) Účetní závěrka za rok 2010.

(92) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že za této situace poskytlo opětovné znárodnění společnosti Malév v únoru 2010 prostřednictvím navýšení kapitálu této společnosti výhodu.

VII.3.5 *Opatření č. 5 až 8*

(93) Pokud jde o opatření po opětovném znárodnění, je zjevné, že akcionářské půjčky a navýšení kapitálu měly financovat stávající činnost společnosti Malév a zamezit její bezprostřední platební neschopnosti. Stát proto tato opatření provedl s týmž cílem: zachovat činnost společnosti Malév. Vzhledem ke své časové posloupnosti tato opatření mimoto spolu úzce souvisí, jelikož se uskutečnila ve velmi krátkých časových intervalech (tj. od května do září 2010). Komise je proto názoru, že podle rozsudku ve věci *BP Chemicals* nelze tyto akcionářské půjčky posuzovat podle zásady investora v tržním hospodářství, a zejména s použitím sdělení o referenčních sazbách ([32]), jelikož všechna tato opatření přímo souvisí s opatřením č. 4 a to, zda představují státní podporu, nelze tudíž posuzovat odděleně.

(94) Z podání maďarských orgánů je zřejmé, že žádný soukromý investor nebyl ochoten společnost Malév financovat, jejími jedinými zdroji financování byly úvěry dodavatelů a likvidita, kterou jí poskytl stát. V době poskytnutí půjček nemohl stát vážně počítat s tím, že společnost Malév bude plnit své závazky týkající se hrazení úroků a že půjčku splatí. Mimoto je rovněž sporné, zda by soukromý věřitel převzal riziko spojené s poskytnutím půjčky, která měla být splacena jednorázově na konci doby splatnosti, společnosti v podobné situaci jako Malév (tj. v trvalých obtížích). Vzhledem k úvěrové historii společnosti vůči státu (např. nevrácení zálohové platby za podnik Malév GH, opakované odklady daní a jejich neplacení) nemohl stát ani žádný jiný investor reálně očekávat, že společnost Malév bude plnit své závazky.

(95) Na druhou stranu by ani podle sdělení o referenčních sazbách stanovené úroky a dohodnutá zajištění nepostačovaly k vyloučení existence státní podpory. Stanovená úroková sazba činila 9,97 %, zatímco referenční sazba

([32]) Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb, Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

HUF v době udělení činila 5,97 %. Vzhledem k minulé výkonnosti společnosti Malév a její finanční situaci (společnost se neustále nacházela na pokraji úpadku) rozpětí ve výši pouze 400 základních bodů nad základní sazbou HUF nepostačuje. Pokud jde o zajištění půjček, tržní hodnota podniku Malév GH (3,5 miliardy HUF) v případě neplacení ze strany společnosti Malév je sporná, jelikož společnost Malév byla hlavním partnerem činnosti v oblasti pozemního odbavení: v roce 2009 vytvořila společnost Malév 63 % příjmů. Přinejmenším v krátkodobém horizontu proto jeho hospodářská výkonnost závisela na existenci společnosti Malév a jeho tržní hodnota by se podstatně snížila, pokud by společnost Malév vyhlásila úpadek.

(96) Jelikož neexistoval věrohodný plán restrukturalizace, bylo od počátku zřejmé, že půjčky ani navýšení kapitálu nepovedou ke změně situace společnosti s nulovou tržní hodnotou, která byla i nadále v kritickém stavu. Tato opatření se proto prakticky rovnala přímému grantu, jelikož stát neměl žádnou vyhlídku, že získá „investované" finanční prostředky zpět.

(97) Komise se proto domnívá, že opatření č. 5 až 8 poskytla společnosti Malév výhodu.

VII.4. **Závěr ohledně existence státní podpory**

(98) Podle výše uvedeného posouzení poskytují všechna dotyčná opatření (opatření č. 1 až 8) společnosti Malév výhodu. Tato výhoda byla udělena ze státních prostředků.

(99) Společnost Malév je mimoto leteckou společností a jako taková se považuje za podnik. Soutěží s ostatními leteckými společnostmi, které podobnou výhodu nemají. Opatření proto narušují hospodářskou soutěž. Společnost mimoto působí v odvětví (letectví), v němž rozhodně existuje obchod mezi členskými státy; je proto splněno rovněž kritérium týkající se ovlivnění obchodu v rámci Unie.

(100) Opatření jsou specifická a selektivní, jelikož zvýhodňují pouze jeden podnik (tj. společnost Malév).

(101) Na základě výše uvedených tvrzení vyvozuje Komise závěr, že opatření č. 1 až 8 splňují kritéria obsažená v čl. 107 odst. 1 SFEU. Za této situace musí být tato opatření považována za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

VII.5. **Slučitelnost podpory s vnitřním trhem**

(102) Ustanovení čl. 107 odst. 2 a 3 stanoví výjimky z obecného pravidla, že státní podpory nejsou slučitelné s vnitřním trhem, jak je uvedeno v čl. 107 odst. 1.

(103) Komise zastává názor, že společnost Malév měla trvalé obtíže přinejmenším od roku 2006. Nejméně od roku 2003 byla ztrátová (viz tabulka č. 1) a již v roce 2006 byla hodnota jejího majetku záporná (obr. 1). Maďarské orgány mimoto potvrdily trvalé obtíže letecké společnosti a skutečnost, že od druhého pololetí roku 2006 splňovala podmínky pro kolektivní úpadkové řízení, je tudíž splněn bod 10 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Jediným základem pro slučitelnost jsou proto pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(104) Co se týče způsobilosti a podmínky „jednou, a dost", Komise podotýká, že opatření, která jsou předmětem šetření, netvoří „nepřetržitou restrukturalizaci". Letecká společnost změnila v příslušném období (tj. 2007–2010) dvakrát vlastníka, jelikož byla zprivatizována a poté opět znárodněna. Společnost byla průběžně „restrukturalizována", avšak bez vnitřně provázaného plánu. Po privatizaci byly zahájeny určité iniciativy k snížení nákladů (propuštění zaměstnanců a zrušení tras), jednotkové náklady se však nesnížily dostatečně. Podle maďarských orgánů byla v roce 2009 vypracována nová „strategická orientace", která byla v rámci opětovného znárodnění poradenskou společností Roland Berger revidována. Dotyčná opatření proto představují různá restrukturalizační opatření, která v zásadě porušují zásadu „jednou, a dost".

(105) Komise podotýká, že i kdyby byla společnost Malév způsobilá pro podporu podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci (tj. byla by splněna podmínka „jednou, a dost", což není), nebyly by splněny požadavky týkající se slučitelné podpory na záchranu a restrukturalizaci, a to z níže objasněných důvodů.

(106) Co se týče podpory na záchranu, nejsou splněna písm. a)–e) v bodě 25 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Dotyčná opatření zejména nejsou omezena na nezbytné minimum, není prokázáno, že jsou opodstatněna závažnými sociálními problémy a že nemají příliš nepříznivý dopad na ostatní členské státy. Kromě opatření č. 5 a 8 jich mimoto většina nebyla provedena ve formě půjček nebo záruk.

(107) Co se týče podpory na restrukturalizaci, není splněna žádná z podmínek slučitelnosti podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(108) Pokud jde konkrétně o body 34 a 35 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, „obnovení dlouhodobé životaschopnosti", maďarské orgány neprokázaly vyhlídky letecké společnosti na obnovení životaschopnosti ani nepředložily plán restrukturalizace, který by vyhovoval požadavkům stanoveným v bodech 36 a 37 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(109) S ohledem na požadavek týkající se „zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže“ (body 38 až 42 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci) Komise podotýká, že nebyla provedena žádná kompenzační opatření.

(110) Pokud jde o podmínku týkající se „podpory omezené na minimum“ (body 43 až 45 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci), neexistuje žádný vlastní příspěvek.

(111) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nejsou opatření č. 1 až 8, která byla od roku 2007 provedena ve prospěch společnosti Malév, slučitelná s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Jelikož opatření byla provedena ve prospěch podniku v obtížích, není použitelný žádný jiný základ pro slučitelnost. Opatření proto nejsou slučitelná s vnitřním trhem.

VIII. **NAVRÁCENÍ PODPORY**

VIII.1. **Obecně**

(112) Podle SFEU a ustálené judikatury Soudního dvora může Komise rozhodnout, že dotyčný členský stát musí podporu zrušit nebo změnit ([33]), je-li zjištěno, že tato podpora není slučitelná s vnitřním trhem. Podle ustálené judikatury Soudního dvora má povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise považuje za neslučitelnou s vnitřním trhem, za cíl obnovit situaci, která existovala před poskytnutím podpory ([34]). Soudní dvůr v tomto ohledu stanovil, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí protiprávní podporu, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým soutěžitelům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory ([35]).

(113) Na základě uvedené judikatury článek 14 nařízení rady (ES) č. 659/1999 ([36]) stanoví, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.

(114) Vzhledem ke skutečnosti, že dotyčná opatření představují protiprávní podporu, která není slučitelná s vnitřním trhem, je nutno podporu získat zpět, aby se obnovila situace, která na trhu existovala před poskytnutím podpory. Podporu je proto nutno navrátit od okamžiku, kdy příjemce získal výhodu, tj. od okamžiku, kdy byla příjemci podpora poskytnuta, a do dne jejího skutečného navrácení je nutno započítat příslušné úroky.

([33]) Rozsudek ze dne 12. července 1973 ve věci Komise v. Německo, C-70/72, Recueil 1973, s. 813, bod 13.

([34]) Rozsudek ze dne 14. září 1994 ve spojených věcech Španělsko v. Komise, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, Recueil 1994, s. I-4103, bod 75.

([35]) Rozsudek ze dne 17. června 1999 ve věci Belgie v. Komise, C-75/97, Recueil 1999, s. I-3671, body 64–65.

([36]) Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

VIII.2. **Prvek podpory v jednotlivých opatřeních**

VIII.2.1 *Opatření č. 1*

(115) Komise uznává, že „Malév“ má jako značka maďarského národního leteckého dopravce, který působí desítky let, na trhu letecké dopravy určitou hodnotu. Komise na druhou stranu zastává názor, že na základě zvláštní struktury smlouvy nelze hodnotu značky, jak ji uplatňovaly maďarské orgány, uznat. Objektivní hodnota by měla být založena na nezávislém ocenění s přihlédnutím rovněž k celkové finanční situaci společnosti Malév.

(116) Na základě výše uvedených skutečností je proto prvek podpory v opatření č. 1 vypočítán na 56 milionů EUR, tj. 76 milionů EUR po odečtení hodnoty potrubí pro přepravu leteckého petroleje (ve výši 20 milionů EUR) a objektivní hodnoty značky Malév ([37]). Přesnou výši prvku podpory musí vypočítat Maďarsko. Pokud Maďarsko nepředloží přesvědčivé důkazy ohledně objektivní hodnoty značky v době uzavření transakce týkající se převodu značky na společnost MAVA, bude se za prvek podpory považovat celá částka ve výši 56 milionů EUR.

VIII.2.2 *Opatření č. 2*

(117) Jak bylo objasněno výše, Komise je toho názoru, že opatření poskytlo společnosti Malév výhodu, jestliže vrácení zálohové platby nebylo vymáháno poté, co tato platba nabyla splatnosti. Výhoda byla poskytnuta dokonce ještě dříve, přinejmenším v okamžiku, kdy byla předběžná kupní smlouva v únoru 2009 pozměněna a zálohová platba se zvýšila (nad odhadovanou tržní cenu společnosti).

(118) Komise vyvozuje závěr, že soukromý hospodářský subjekt by tyto peněžní prostředky neposkytl. Žádný soukromý tržní subjekt by nesouhlasil s poskytnutím těchto finančních prostředků společnosti Malév, zejména bezplatně, a s nepodniknutím žádných kroků k jejich zpětnému získání. Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení maďarské orgány samy uznávají, že zálohová platba měla zajistit přežití společnosti Malév (viz bod 80). Prvek podpory proto představuje celá výše peněžních prostředků po dobu, kdy je měl příjemce k dispozici: mezi únorem 2009 a červencem 2009 to činí 0,8 miliardy HUF (rozdíl mezi tržní hodnotou podniku Malév GH a „přeplatkem“) a mezi červencem 2009 a únorem 2010 pak 4,3 miliardy HUF (celá výše zálohové platby). Při navrácení podpory je třeba vzít v úvahu skutečnost, že dotyčná částka byla v únoru 2010 přeměněna na vlastní kapitál (viz opatření č. 4).

([37]) Jak je uvedeno v bodě 75, maďarské orgány nedoložily hodnotu značky Malév, která se může blížit nule.

VIII.2.3. *Opatření č. 3*

(119) Co se týče odkladu a nevymáhání daní a příspěvků na sociální zabezpečení, Komise se domnívá, že státní podporu představovala celá nezaplacená částka, kterou společnost Malév úřadu APEH dlužila od července 2008 do března 2010. Státní podporu představuje rovněž celá restrukturalizovaná částka po tomto datu (červenec 2008). Ve skutečnosti nic nenasvědčuje tomu, že by soukromý věřitel tyto odklady a restrukturalizace povolil. Při navrácení podpory je nutno vzít v úvahu skutečnost, že v březnu 2010 byly splatné částky uhrazeny.

VIII.2.4 *Opatření č. 4*

(120) Pokud jde o navýšení kapitálu, Komise má za to, že vzhledem k finanční situaci společnosti Malév, zjevné potřebě další podpory po navýšení kapitálu a neexistenci reálné vyhlídky na zpětné získání „investovaných" finančních prostředků by žádný soukromý investor tyto finanční prostředky společnosti Malév neposkytl. Prvek podpory představuje vložený kapitál ve výši 25,4 miliardy HUF a kapitalizace pohledávky ve výši 4,7 miliardy HUF v souvislosti se zálohovou platbou za podnik Malév GH.

VIII.2.5 *Opatření č. 5*

(121) Co se týče půjček v celkové výši 9,2 miliardy HUF, Komise se domnívá, že vzhledem k údajům o minulých dluzích a situaci letecké společnosti v době poskytnutí těchto půjček neměl stát jakýkoli důvod očekávat jejich splacení, a v době poskytnutí půjčky bylo dokonce nejisté, zda bude společnost Malév schopna platit úroky. Naběhlé úroky nebyly ve skutečnosti uhrazeny, nýbrž byly následně přeměněny na vlastní kapitál.

(122) Komise proto usuzuje, že půjčku lze přirovnat přímému grantu, a prvek podpory tudíž představuje celá půjčka ve výši 9,2 miliardy HUF po dobu, kdy ji měl příjemce k dispozici, tj. od okamžiku převedení tranší (květen, červen a červenec 2010) do přeměny půjček na vlastní kapitál (září 2010). Do prvku podpory je nutno započítat dlužné a nezaplacené úroky. Při navrácení podpory je třeba vzít v úvahu skutečnost, že dotyčná částka byla v září 2010 přeměněna na vlastní kapitál (viz opatření č. 6).

VIII.2.6 *Opatření č. 6*

(123) Z důvodů uvedených v bodě 120 se Komise domnívá, že celou částku dluhu přeměněného na vlastní kapitál lze považovat za přímý grant, a tudíž celá částka ve výši 9,4 miliardy HUF představuje od září 2010 prvek podpory.

VIII.2.7 *Opatření č. 7*

(124) Z důvodů objasněných v bodě 120 má Komise za to, že prvek podpory představuje kapitál ve výši 5,3 miliardy HUF, který byl do společnosti vložen od září 2010.

VIII.2.8. *Opatření č. 8*

(125) Z důvodů objasněných v bodě 120 se Komise domnívá, že celou částku půjčky lze přirovnat k přímému grantu, a tudíž celá částka ve výši 5,7 miliardy HUF představuje od září 2010 prvek podpory.

IX. **ZÁVĚR**

(126) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že opatření č. 1 až 8, která Maďarsko provedlo ve prospěch společnosti Malév, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(127) Komise mimoto dospěla k závěru, že opatření č. 1 až 8 nejsou slučitelná s vnitřním trhem.

(128) Tuto neslučitelnou podporu je nutno získat od společnosti Malév zpět, jak je uvedeno v oddíle VIII.2, aby se obnovila situace, která na trhu existovala před poskytnutím podpory. Přesnou celkovou částku, která má být navrácena, s připočtením úroků z podpory musí vypočítat maďarské orgány,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Níže uvedená opatření, která Maďarsko provedlo ve prospěch společnosti Malév Hungarian Airlines Zrt., představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU:

a) opatření č. 1: převzetí půjčky z roku 2003, kterou společnosti Malév poskytla MFB, rozvojová banka zcela ve vlastnictví státu, společností MAVA ve vlastnictví státu dne 31. prosince 2007;

b) opatření č. 2: poskytnutí peněžních prostředků ve výši 4,3 miliardy HUF na dobu jednoho roku v souvislosti s plánovanou (následně však neuskutečněnou) koupí dceřiného podniku společnosti Malév, který působí v oblasti pozemního odbavení, fondem MNV;

c) opatření č. 3: veškeré nezaplacené částky dlužné na daních a příspěvcích na sociální zabezpečení od července 2008 do března 2010 a odložení několika plateb daní a příspěvků na sociální zabezpečení od července 2008;

d) opatření č. 4: navýšení kapitálu o 25,4 miliardy HUF fondem MNV v únoru 2010 (uskutečněné zčásti vložením nového kapitálu ve výši 20,7 miliardy HUF a zčásti prostřednictvím kapitalizace pohledávky v souvislosti se zálohovou platbou za podnik Malév GH ve výši 4,7 miliardy HUF);

e) opatření č. 5: tři akcionářské půjčky v celkové výši 9,2 miliardy EUR, poskytnuté společnosti Malév fondem MNV mezi květnem a srpnem 2010 s připočtením splatných, avšak neuhrazených úroků;

f) opatření č. 6: přeměna akcionářských půjček (společně s úroky z těchto půjček) uvedených v čl. 1 písm. e) ve výši 9,4 miliardy HUF z pohledávky na vlastní kapitál v září 2010;

g) opatření č. 7: další navýšení kapitálu ve výši 5,3 miliardy HUF v září 2010;

h) opatření č. 8: další akcionářská půjčka ve výši 5,7 miliardy HUF poskytnutá v září 2010 s připočtením splatných, avšak neuhrazených úroků.

Článek 2

Opatření státní podpory uvedená v článku 1, která Maďarsko provedlo protiprávně ve prospěch společnosti Malév Hungarian Airlines Zrt. v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU, nejsou slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Maďarsko získá od příjemce zpět podporu uvedenou v článku 1.

2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly pro příjemce uvolněny, do dne jejich skutečného navrácení.

3. Úroky se vypočtou jako složený úrok podle kapitoly V nařízení Komise (ES) č. 794/2004.

Článek 4

1. Navrácení podpory uvedené v článku 1 se provede s okamžitým účinkem.

2. Maďarsko zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno do čtyř měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Maďarsko Komisi tyto informace:

a) celkovou částku (jistinu a úroky), kterou má příjemce navrátit;

b) podrobný popis opatření již přijatých a plánovaných k dosažení souladu s tímto rozhodnutím;

c) doklady prokazující, že příjemci bylo nařízeno podporu vrátit.

2. Maďarsko Komisi průběžně informuje o pokroku při provádění vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí, dokud nebude podpora uvedená v čl. 2 odst. 3 spolu s úroky navrácena. Na žádost Komise předloží Maďarsko okamžitě informace o již přijatých a plánovaných opatřeních k dosažení souladu s tímto rozhodnutím. Poskytne rovněž podrobné informace o částkách podpory a úrocích z podpory, které již příjemce vrátil.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Maďarsku.

V Bruselu dne 9. ledna 2012.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA

místopředseda

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 19. září 2012

o státní podpoře SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), kterou Česká republika udělila ve prospěch podniku České aerolinie, a.s. (ČSA – České aerolinie – restrukturalizační plán)

(oznámeno pod číslem C(2012) 6352)

(Pouze české znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2013/151/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na první pododstavec čl. 108 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

s ohledem na rozhodnutí, kterým Komise rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU [1] ve věci podpory SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) [2],

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 12. května 2010 Česká republika oznámila Komisi podporu na restrukturalizaci Českých aerolinií, a.s. (dále jen „ČSA“). Komise požádala o dodatečné informace dopisy ze dne 6. června 2010 a 25. listopadu 2010, na které české orgány odpověděly dopisy ze dne 15. a 24. září 2010, 15. prosince 2010 a 28. února 2011.

(2) Dopisem ze dne 23. února 2011 Komise informovala Českou republiku o tom, že se rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU ve věci podpory (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“). Česká republika poskytla připomínky k tomuto rozhodnutí dopisem ze dne 28. dubna 2011. Komise vznesla další dotazy dopisy ze dne 26. července 2011, 15. března 2012, 7. května 2012 a 11. července 2012, na něž Česká republika odpověděla dne 22. srpna 2011, 15. září 2011, 7. října 2011, 16. listopadu 2011, 23. listopadu 2011, 12. prosince 2011, 3. ledna 2012, 16. dubna 2012, 22. května 2012, 14. června 2012, 5. července 2012, 10. července 2012, 20. července 2012 a 10. srpna 2012.

(3) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 23. června 2011. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky.

(4) Komise obdržela připomínky od dvou zúčastněných stran dne 30. června 2011, 19. července 2011, 15. srpna 2011, 25. listopadu 2011 a 13. prosince 2011. Postoupila je České republice, která tak dostala příležitost na ně reagovat. Její připomínky byly doručeny dopisy ze dne 31. srpna 2011 a 3. února 2012.

2. POPIS OPATŘENÍ A RESTRUKTURALIZAČNÍHO PLÁNU

2.1 PODPORA NA RESTRUKTURALIZACI

(5) Oznámená opatření podpory na restrukturalizaci představovala celkem i) úvěr 2,5 miliardy CZK od státního podniku Osinek, a.s. (v případě, že bude považován za státní podporu); ii) zrušení zástavního práva a kapitalizace pohledávky z úvěru od společnosti Osinek; a iii) zaručený bankovní úvěr ve výši 20,8 milionů EUR k pokrytí nákupu letadla. Oznámené plánované náklady na restrukturalizaci činí celkem [8,9 až 10,5] (*) miliard CZK [3] ([360 až 410] milionů EUR).

[1] S účinností od 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES stávají články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“). Oba soubory ustanovení jsou v zásadě identické. Pro účely tohoto rozhodnutí je třeba odkazy na články 107 a 108 v případě potřeby chápat jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy ES. SFEU rovněž zavedla některé změny v terminologii, jako je nahrazení pojmu „Společenství“ pojmem „Unie“ a pojmu „společný trh“ pojmem „vnitřní trh“. V tomto rozhodnutí je používána terminologie SFEU.

[2] Rozhodnutí Komise K(2011) 994 v konečném znění, 23. února 2011 (Úř. věst. C 182, 23.6.2011, s. 13).

(*) Důvěrné informace

[3] Výše nákladů na restrukturalizaci v návaznosti na aktualizaci plánu restrukturalizace (ze dne 3. ledna 2012). V oznámení činily náklady na restrukturalizaci [7,60 až 9,20] miliard CZK.

(6) Dne 21. března 2012 přijala Komise rozhodnutí ve věci SA.29864 – možné aspekty státní podpory při poskytnutí úvěru společností Osinek, a.s. Šetřením se dospělo k závěru, že úvěr od společnosti Osinek nepředstavuje státní podporu a i kdyby představoval, byla by slučitelná s Dočasným rámcem Společenství pro opatření státní podpory zlepšující přístup k financování za současné finanční a hospodářské krize ([1]) (dále jen „dočasný rámec"). Proto se v tomto restrukturalizačním případě již uvedeným opatřením nezabýváme. Od zaručeného bankovního úvěru ve výši 20,8 milionu EUR bylo upuštěno, jelikož ČSA byly schopny zabezpečit finanční leasing od […]. Proto jediným opatřením restrukturalizační podpory, které se má posoudit, je kapitalizovaná pohledávka z úvěru od společnosti Osinek, které předcházelo zrušení zástavního práva.

Zrušení zástavního práva a kapitalizace pohledávky (přeměna dluhu na akcie)

(7) Dne 3. května 2010 přijala česká vláda usnesení č. 333 o restrukturalizačním plánu ČSA (dále jen „usnesení č. 333"), v němž uložila ministerstvu průmyslu a obchodu ([2]) zrušit zástavní právo na některých nemovitostech, které zajišťovaly pohledávku, ještě před navýšením základního kapitálu ČSA. Toto usnesení bylo právním základem kapitalizace pohledávky, která se uskutečnila dne 30. června 2010.

2.2 PŘÍJEMCE

(8) ČSA jsou národní letecký dopravce České republiky od roku 1923. V roce 2009 společnost přepravila 37 % cestujících, kteří začínali nebo končili svou cestu v Praze. ČSA je společnost ve vlastnictví státu, kde 95,69 % akcií vlastní Česká republika prostřednictvím svého ministerstva financí. Menšinoví akcionáři jsou Česká pojišťovna, a.s., (2,26 %), Hlavní město Praha (1,53 %) a Hlavní město Bratislava (0,51 %). Jsou členem aliance Sky Team a nabízejí pravidelnou leteckou přepravu (104 destinací ve 44 zemích). V roce 2009 přepravily ČSA 4,7 milionu cestujících a v tržbách inkasovaly 14,9 miliard CZK (596 milionů EUR).

(9) Tabulka 1 ukazuje vývoj finančních ukazatelů ČSA od roku 2006 do prvního pololetí 2011. ts

Tabulka 1

Finanční ukazatele ČSA (podle českých účetních standardů)

V tisících CZK	2006	2007	2008	2009	2010	6/2011
Zisk/ztráta	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Obrat	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000 až 7 250 000]
Peněžní tok z provozních činností	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	N/A
Dluh	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000 až 2 900 000]
Čisté úroky	– 94 374	– 55 254	– 14 263	N/A	N/A	N/A
Čistá hodnota aktiv	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000 až 6 225 000]

Tabulka 2

Vývoj klíčových ukazatelů v roce 2009 (podle českých účetních standardů)

V tisících CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Ztráty	[– 1 320 000 až – 1 190 000]	[– 1 840 000 až – 1 660 000]	[– 2 625 000 až – 2 365 000]
Obrat	[4 385 000 až 4 820 000]	[9 265 000 až 10 235 000]	[14 300 000 až 15 830 000]
Dluh	[5 685 000 až 6 285 000]	[5 550 000 až 6 065 000]	[6 290 000 až 6 960 000]
Čistá hodnota aktiv	[8 340 000 až 9 255 000]	[8 990 000 až 9 920 000]	[8 470 000 až 9 390 000]

([1]) Úř. věst. C 16, 22.1.2009, s. 1.
([2]) Pohledávky vůči ČSA vyplývající z úvěrové dohody se společností

(10) Z uvedených čísel je patrné, že navzdory určitému negativnímu vývoji vykázaly ČSA v roce 2007 a 2008 zisk. V roce 2009 se obchodní výsledek nicméně prudce zhoršil jako důsledek hospodářské krize. Obrat se během sledovaného období snížil mírně, zatímco peněžní tok se propadal výrazně. Úroveň dluhu, vypočítaná jako souhrn dlouhodobých a krátkodobých závazků a bankovních úvěrů, byla víceméně stabilní. Hodnota majetku výrazně poklesla, zejména v roce 2009.

(11) Tabulka 2 ukazuje vývoj po čtvrtletích v roce 2009. Je z ní patrné, že ztráty společnosti významně vzrostly, zejména v období mezi červnem a zářím – a to o [705 až 785] milionů CZK, oproti [470 až 520] milionům CZK v období mezi březnem a červnem. Změna obratu odpovídá [4,88 až 5,42] miliardám CZK mezi březnem a červnem a [5,04 až 5,59] miliardám CZK v období červen–září. Změna se výrazně neliší, a proto z ní není možné vyvodit, že se situace obzvláště zhoršila v první polovině roku. Dluh společnosti v období březen–červen poklesl a za období červen–září se zvýšil o [0,89 až 1,05] miliardy CZK. Celková hodnota majetku ČSA se během prvního sledovaného období (březen–červen) zvýšila, zatímco v období červen–září se snížila o [75 až 85] milionů CZK.

(12) České orgány tvrdí, že ačkoli se finanční situace ČSA zhoršovala jako důsledek celosvětové hospodářské recese již od konce roku 2008, měly důvod domnívat se, že by mělo být dosaženo významně lepších výsledků v roce 2009 v letní sezóně, kdy jsou příjmy leteckých společností nejvyšší. Na základě této prognózy, podpořené zkušenostmi z předchozích let, ČSA měly za to, že si vytvoří dostatečné rezervy ke stabilizaci peněžního toku a zabránění dalších ztrát.

(13) Výsledky prvního pololetí 2009, které byly sděleny vedení společnosti v polovině srpna 2009, nicméně ukázaly výrazný propad v průměrných příjmech za měsíc červen. Začalo být jasné, že společnost již není schopna provozovat činnost bez okamžitých opatření ke snížení nákladů a bez finanční pomoci z vnějších zdrojů. Představenstvo společnosti proto ustanovilo pracovní skupinu, která měla připravit restrukturalizační plán společnosti. V srpnu 2009 proto vedení ČSA přijalo opatření k zahájení restrukturalizačního procesu a zaměření společnosti přešlo od denních provozních opatření k celkové restrukturalizaci obchodního modelu společnosti.

(14) České orgány se domnívají, že vzhledem k výše popsanému vývoji mohou být ČSA tudíž považovány za podnik v obtížích ve smyslu pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci pokynů v obtížích ([1]) z roku 2004 (dále jen „pokyny na záchranu a restrukturalizaci"), a to od srpna 2009.

([1]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2. Platnost pokynů byla prodloužena v roce 2009 (Úř. věst. C 156, 9.7.2009, s. 3).

Český Aeroholding

(15) Po dokončení procesu restrukturalizace hodlá Česká republika nalézt pro ČSA strategického partnera. Současný časový rámec pro vstup strategického investora do ČSA je nejpozději v listopadu 2013. V rámci příprav na plánovanou privatizaci se česká vláda rozhodla vytvořit novou podnikovou strukturu zastřešenou společností Český Aeroholding, a.s. (dále jen „ČAH").

(16) ČAH v současnosti zahrnuje následující společnosti: ČSA, Letiště Praha, a.s., (dále jen „Letiště Praha") a bývalé dceřiné společnosti ČSA, tj. společnost Czech Airlines Handling, a.s., společnost HOLIDAYS Czech Airlines, a.s., společnost Czech Airlines Technics, a.s., a společnost ČSA Services, s.r.o (viz schéma 1). Smyslem ČAH je restrukturalizovat společnosti seskupené do holdingu, usnadnit jejich přístup ke komerčním úvěrům a připravit je na nadcházející privatizaci.

(17) Czech Airlines Handling, a.s., poskytuje služby odbavení letadel a cestujících, úklid letadel a budov, jakož i pozemní dopravu pro ČSA i jiné společnosti, které provozují pravidelné lety do Prahy a z Prahy. Czech Airlines Handling, a.s., je jediným provozovatelem úklidu letadel na letišti Praha-Ruzyně. Pokud jde o pozemní odbavení, má Czech Airlines Handling na letišti Praha-Ruzyně konkurenci v Letišti Praha a ostatních společnostech zabývajících se pozemním odbavením, jako je Menzies Aviation.

(18) HCA provozuje charterové lety. Na tomto trhu je v konkurenci se společností Travel Service, a.s., a řadou dalších menších charterových společností provozujících svou činnost na letišti Praha-Ruzyně, např. Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air a několik dalších, které mají na letišti Praha-Ruzyně jen malý tržní podíl.

(19) Czech Airlines Technics, a.s., provádí lehkou a těžkou údržbu na všech letadlech typů Boeing B737 a Airbus A320. Provádí rovněž rozsáhlé prohlídky na letadlech ATR 42/72 a má osvědčení pro provádění prohlídek na letadlech Airbus 310. Tato dceřiná společnost pracuje zejména pro ČSA. [17,5 až 19,5] % jejích příjmů pochází nicméně od třetích stran, kterými jsou např. Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines a Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services, s.r.o., provozuje call centrum a personální služby, přičemž [88 až 98] % jejích služeb je určeno pro ČSA.

(21) Na začátku období restrukturalizace měly ČSA majoritní podíl v řadě dalších společností, jmenovitě:

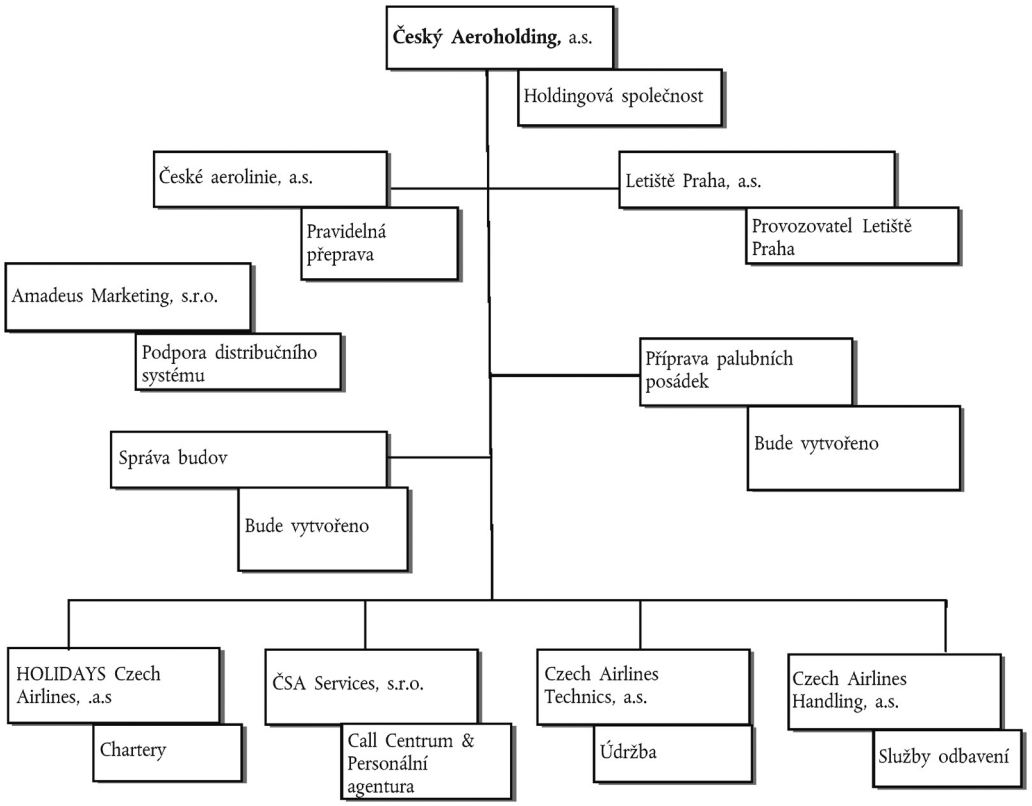
— Amadeus Marketing ČSA, s.r.o., (65 % vlastnických práv), která zajišťuje globální distribuční systém Amadeus pro Českou republiku a Slovenskou republiku,

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

— ClickforSky (100 %).

Schéma 1

Struktura Českého Aeroholdingu, a.s



(22) Vytvoření ČAH bylo schváleno Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže dne 25. října 2011 za řady podmínek zaměřených na potenciální ohrožení hospodářské soutěže, které vzniká spojením ČSA a Letiště Praha kvůli horizontálním a vertikálním překrytím činností (zejména v oblasti pozemního odbavení) spojujících se částí.

(23) Podmínky jsou jak funkční, tak i strukturální povahy, a ukládají ČAH povinnost udržovat transparentní, nediskriminační a rovný přístup k letištní infrastruktuře na letišti Praha-Ruzyně za obchodně rozumných podmínek pro všechny zúčastněné strany. Závazky se zejména týkají oddělení provozovatele letiště Praha-Ruzyně od ostatních činností provozovaných v rámci ČAH, výměny obchodně citlivých informací mezi subjekty v rámci ČAH, rozdělování slotů na letišti Praha-Ruzyně, prodeje činností pozemního odbavení na letišti Praha-Ruzyně nezávislému nabyvateli a rovného přístupu ke službám poskytovaným subjekty v rámci ČAH všem tržním subjektům, které mají zájem o služby podzemního odbavení a/nebo opravy a údržbu na letišti Praha-Ruzyně. ([1])

2.3 RESTRUKTURALIZAČNÍ PLÁN

(24) V květnu 2010 české orgány oznámily Komisi restrukturalizační plán (dále jen „RP“), který byl následně aktualizován při pozdějším předkládání informací. Základem RP

([1]) Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

jsou opatření týkající se hlavního předmětu podnikání ČSA, tj. pravidelné letecké přepravy cestujících. U dalších funkcí podniku se počítá buď s prodejem nebo budou zajištěny externě v rámci holdingové struktury.

(25) Problémy ČSA pramení z přílišného rozšíření sítě destinací v letech 2004–2006 a z příchodu nízkonákladových dopravců na letiště Praha-Ruzyně. Kromě toho společnost už dlouho trápí nízká provozní efektivita staré dominantní společnosti, která se dostala do celosvětové hospodářské recese a ta s sebou přinesla nižší poptávku cestujících a vysoké ceny pohonných hmot.

(26) Cílem aktualizované verze RP ze dne 3. ledna 2012 je obnovit dlouhodobou životaschopnost ČSA do roku 2014. Restrukturalizace trvá od srpna 2009 do června 2014 (celkem 5 let).

(27) V souladu se současným vývojem v odvětví letectví české orgány aktualizovaly své předpoklady, pokud jde o předpokládané dosažení životaschopnosti, a předložily nové scénáře pro základní, nejpříznivější a nejméně příznivou situaci. ČSA považují níže uvedené odhady za konzervativní základ pro svůj budoucí rozvoj. Odhady neberou v úvahu předpokládaný vstup soukromého investora, který by pravděpodobně měl pozitivní účinek na výkonnost ČSA a jejich dlouhodobou životaschopnost.

(28) Nejdůležitějšími vnějšími faktory, které ovlivňují výkonnost ČSA, jsou následující faktory: i) zvyšující se cena paliva (zvýšení o téměř 40 % ve srovnání se scénáři zahrnutými v rozhodnutí o zahájení řízení); ii) podstatně nižší poptávka; iii) intenzivnější hospodářská soutěž a iv) pokles tržeb z prodeje letenek.

(29) Základní scénář je založen na předpokladu, že se trh bude vyvíjet v souladu s makroekonomickými předpoklady České národní banky a Mezinárodního měnového fondu. Příchod nízkonákladových dopravců je považován za hlavní faktor, který ovlivní tržní podíl ČSA.

(30) Vnějšími faktory jsou:

— Tržní cena paliva: 1 000 USD/MT,

— Směnné kurzy: 17,0 CZK/USD, 24,5 CZK/EUR,

— Výnosy (yield) [2 až 2,2],, faktor obsazenosti [66 až 73]%.

(31) Vnitřními faktory jsou:

— Restrukturalizace vlastnictví letadel a nákladů na údržbu,

— Dodatečné vylepšení nákladů na cestujícího (snížení nákladů na globální distribuční systémy a na catering),

— Další zlepšení produktivity posádek na flotile Airbusu,

— Optimalizace nákladů na posádky pro regionální flotilu (ATR), její vyšší využití,

— Částečné zahuštění flotil A 320 a B 737 (zvýšení počtu sedaček),

— Snížení průměrné spotřeby paliva – další obnovení flotily,

— Optimalizace systému řízení výnosů – zvýšení yieldu o [0,95 až 1] %,

— Negativní dopad nákupu emisních povolenek na průměrný výnos na cestujícího,

— Od léta 2012 bude provoz zajišťován flotilou sestávající z letadel ATR (7 letadel), Airbus (15 letadel) a Boeing (5 letadel).

(32) Jako důsledek restrukturalizace počítá ČSA s následující návratností vloženého kapitálu (ROCE):

Tabulka 3

Předpokládaná návratnost vloženého kapitálu

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Základní scénář	– 23,6 %	[– 2,5 až – 3] %	[0,9 až 1,1] %	[1,7 až 1,85] %	[2,1 až 2,4] %
Nejpříznivější scénář	– 23,6 %	[– 0,95 až – 1,1] %	[3,6 až 3,9] %	[4,8 až 5,2] %	[4,8 až 5,2] %
Nejméně příznivý scénář	– 23,6 %	[– 13,5 až – 12,1] %	[– 9,5 až – 8,9] %	[0,7 až 0,75] %	[0,98 až 1,1] %

(33) České orgány berou jako reálný předpoklad základní scénář a tvrdí, že návratnost vloženého kapitálu, které by mělo být dosaženo na konci roku 2014 na úrovni [1,7 až 1,85] % by měla být považována za přijatelnou.

(34) Nejpříznivější scénář předpokládá, že cena paliva se sníží o 1–2 % (v letech 2012–2013) a o 3 % (v letech 2014–2015); dále je založena na tom, že restrukturalizační opatření budou zavedena rychleji, než bylo předpokládáno, a dojde k vyššímu růstu poptávky, než předpokládá základní scénář. Na druhé straně nejméně příznivý scénář je založen na zvýšení ceny paliva (o 3–5 % vyšší v letech 2012–2013) ve srovnání se základním scénářem; dále počítá se zpožděními v zavádění plánovaných restrukturalizačních opatření a s nižšími zisky z optimalizace systému řízení výnosů (plné zavedení až v roce 2014).

(35) Plán předpokládá, že obnovení ziskovosti bude možné již od účetního roku 2013. Podle základního scénáře budou mít ČSA čistý zisk po zdanění [95 až 112] milionu CZK ([3,8 až 4,3] miliony EUR) v roce 2014 a návratnost vloženého kapitálu (ROCE) na úrovni [1,7 až 1,85] % dosáhnou v roce 2014 a [2,1 až 2,4] % v roce 2015.

Tabulka 4

Zisky a ztráty v letech 2008–2014 (v milionech CZK) (podle českých účetních standardů)

Účetní rok	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012 (f)	2013 (f)	2014 (f)
Příjmy	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900 až 13 100]	[12 900 až 13 100]	[12 900 až 13 100]
Zisk/ztráta před zdaněním	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 až – 180]	[68 až 75]	[85 až 110]

K dosažení těchto výsledků navrhují ČSA tato klíčová opatření:

(36) *Optimalizovaný model sítě destinací a správné nastavení rozsahu letadlového parku:* Na počátku svého procesu restrukturalizace létaly ČSA do 67 destinací. Tato síť bude zredukována o [18 až 20] % a ČSA se nyní zaměřují pouze na trhy nacházející se v krátké a střední doletové vzdálenosti jejich letounů. Lety do New Yorku a Kanady byly zrušeny již v roce 2009. Objem přepravy cestujících měřený ve výnosech na osobokilometr klesne podle předpokladů ve srovnání s rokem 2009 o [22,5 až 25,5] %, přičemž výnos z nabízeného počtu sedadlokilometru (dále jen „ASK“) se zvýší o [3,8 až 4,4] %. Zrušeny byly jak ziskové, tak ztrátové trasy.

(37) Letadlový park by měl zeštíhlet o více než 50 % a výsledkem bude 20–23 letadel v porovnání se 49 letadly před restrukturalizací. Celkový počet letů se sníží o [36 až 40] % a počet ASK o [21 až 24] %. V důsledku toho by měla vzrůst míra obsazenosti a dosáhnout podle základního scénáře [66 až 73] %.

(38) Struktura letadlového parku by měla být zjednodušena a zmodernizována postupným nahrazováním starších typů letadel (Boeing B737-400 a B737-500) pouze letadly Airbus. Modernizace letadlového parku ČSA zvýší konkurenceschopnost ČSA, které získají modernější a spolehlivější letouny, jež nabízejí cestujícím větší komfort. Další přínosy tohoto opatření se projeví ve snížení provozních nákladů letadlového parku a v úsporách vyplývajících z unifikace parku a optimalizace dopravní kapacity.

(39) *Iniciativy zaměřené na tržby:* ČSA zavedly nový systém řízení výnosů s cílem optimalizovat nastavení cen letenek a jejich dostupnost. Záměrem je dosáhnout v roce 2011 zvýšení výnosů z ASK o [3 až 3,5] %. Další růst výnosů se očekává v souvislosti s předpokládaným nárůstem prodeje prostřednictvím vlastních internetových stránek ČSA. Do roku 2012 má být [20 až 22] % letenek prodáváno přes internet, přičemž v roce 2009 bylo tímto způsobem prodáno [7 až 8] % letenek. Ke zvyšování tržeb by měl rovněž přispět prodej vlastních produktů souvisejících s lety, jako jsou poplatky za druhé podané zavazadlo či příplatky za vyžádání sedadel ve vyšší třídě a palubní prodej, jakož i prodej produktů třetích stran, jako jsou hotely, půjčovny automobilů a pojišťovny poskytující cestovní pojištění. Opatření orientovaná na tržby by měla podle očekávání do konce roku 2012 zajistit výnosy ve výši [500 až 560] milionů CZK.

(40) *Iniciativy zaměřené na snižování nákladů:* V roce 2009 ČSA vytvořily 3 200 pracovních míst přímo a více než 1 600 pracovních míst prostřednictvím svých dceřiných společností. V čase restrukturalizace ČSA vytváří 1 730 pracovních míst přímo a 1 974 pracovních míst ve svých dceřiných společnostech, což je o více než 1 000 pracovních míst méně k polovině roku 2012. ČSA snížily počet pilotů a palubního personálu na minimum požadované předpisy. Dále snížily náklady na cateringové služby v ekonomické třídě, náklady na zábavu poskytovanou na palubě, náklady související s nepravidelnostmi a snížily spotřebu pohonných hmot. Kromě toho by mělo dojít ke snížení nákladů spojených s pronájmy, informačními technologiemi a telekomunikacemi. Snižování nákladů se dotkne i zaměstnanců obchodních zastoupení v zahraničí a v České republice, jejichž počet by měl být redukován. Předpokládá se, že iniciativy zaměřené na snižování nákladů ušetří [275 až 310] milionů CZK a do konce roku 2012 přispějí k docílení úspor v celkové částce [650 až 725] milionů CZK. Náklady prodeje na cestujícího již klesly o [14,5 až 16,5] % v roce 2010.

(41) *Organizační změny*: Česká republika se o privatizaci ČSA pokoušela v minulosti dvakrát ([1]), avšak oba tyto pokusy ztroskotaly. České orgány jsou toho názoru, že vytvoření ČAH představuje účinnou metodu prodeje ČSA a jejích dceřiných společností novému soukromému investorovi. Nejprve byly v roce 2010 vedlejší činnosti, které dříve prováděly ČSA, převedeny na jejich dceřiné společnosti. ČSA se tak mohly soustředit na svůj hlavní předmět podnikání. Zadruhé byly tyto dceřiné společnosti prodány společnosti ČAH za tržních podmínek. Nakonec budou jak ČSA, tak Letiště Praha začleněny do ČAH.

(42) Tato struktura by měla společnosti nejen zatraktivnit pro potenciální investory, ale zajistit také konkurenceschopné ceny služeb uvnitř skupiny a stimulovat tvorbu zisku ve všech dceřiných společnostech, jakož i jejich orientaci na externí zákazníky.

(43) *Prodej méně důležitých aktiv*: Kromě prodeje dceřiných společností holdingu ČAH prodaly ČSA v průběhu své restrukturalizace velký počet dalších aktiv (viz tabulka 5). Všechna tato aktiva byla prodána buď cestou otevřeného, transparentního a nediskriminačního nabídkového řízení, nebo na základě nezávislých znaleckých posudků.

Tabulka 5

Prodej aktiv ČSA v průběhu restrukturalizace

	v milionech CZK
Prodej provozů Duty Free společnosti Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760 až 840]
Prodej slotů na letišti Heathrow v Londýně společnosti British Airways	[450 až 530]
Prodej letadel různým leteckým společnostem	[1 950 až 2 200]
Prodej Slovak Air Services, s.r.o., společnosti Skyport, a.s.	[17,5 až 19,5]
Prodej pozemků a staveb společnosti Letiště Praha	[1 620 až 1 850]
Prodej dceřiných společností Českému Aeroholdingu, a.s.	[2 350 až 2 600]
Celkem	[7 150 až 8 025]

2.4 STÁTNÍ PODPORA A FINANCOVÁNÍ NÁKLADŮ RESTRUKTURALIZACE

(44) Pokud jde o celkové náklady na restrukturalizaci ve výši [8,9 až 10,5] miliard CZK ([360 až 410] milionů EUR), které zahrnou zejména náklady na správné nastavení rozsahu letadlového parku a na odchodné, Česká republika poskytla státní podporu na zvýšení základního kapitálu příjemce o 2,5 miliardy CZK formou kapitalizace pohledávky (tj. [23 až 26] % nákladů na restrukturalizaci) v souladu s usnesením č. 333 dne 30. června 2010.

(45) ČSA navrhuje financovat zbývající částku, tj. vlastní příspěvek [74 až 77] %, prodejem aktiv dle tabulky 5.

(46) V únoru 2010 prodaly ČSA své provozy Duty Free za [760 až 840] milionů CZK společnosti Aelia Czech Republic, s.r.o. Tyto provozy byly prodány účastníkovi dvoukolového nabídkového řízení, které organizovala UniCredit Czech Republic, a.s.

(47) V červenci 2010 ČSA vyměnily s British Airways Plc („BA“) dva sloty na letišti Heathrow v Londýně za finanční kompenzaci. Dohoda o výměně slotů stanoví, že si ČSA a BA vymění své sloty ([2]) za finanční kompenzaci ve výši [17 až 19] milionu GBP (asi [450 až 530] milionů CZK). Výměna slotů byla provedena v roce 2010 a BA vyplatila ČSA finanční kompenzaci ve dvou splátkách v listopadu 2010 a prosinci 2010.

(48) ČSA prodaly 15 letadel za těchto podmínek: V roce 2010 prodaly pět letadel Boeing B737-400 podniku BLF Limited, což je účelová společnost ruského dopravce UTair, za cenu [54 až 60] milionů USD a dvě letadla Boeing B737-500 společnosti Mauritanian Airlines International za cenu [12,5 až 15] milionů USD. V roce 2011 prodaly ČSA tři letadla Boeing B737-500 společnosti Mika Limited za celkovou cenu [21 až 25] milionů USD. V roce 2011 prodaly též dvě letadla ATR72-202 společnosti Helitt Lineas Aéreas S.A. za cenu [7,9 až 8,9] milionů USD, dvě letadla ATR72-200 společnosti EUROLOT S.A. za cenu [7,9 až 8,9] milionů USD a jedno letadlo ATR42-320 společnosti Regourd Aviation za cenu [1,6 až 1,9] milionu USD. Celkové výnosy z prodeje letadel činí zhruba [105 až 120] milionů. USD, což se rovná [1,950 až 2,2] miliardy CZK. ([3])

(49) Dne 30. září 2010 prodaly ČSA za [17,5 až 19,5] milionů CZK společnost Slovak Air Services, s.r.o., která poskytovala letecké služby ve Slovenské republice, společnosti Skyport, a.s. Zájemce nabídl nejvyšší cenu v otevřeném nabídkovém řízení.

([1]) V roce 1992 nabyla společnost Air France 19 % akcií ČSA, ale v roce 1994 se jich opět vzdala. V dubnu roku 2009 bylo vyhlášeno výběrové řízení na určení nabyvatele majetkové účasti státu v ČSA, ale vzhledem k tomu, že české vládě nebyla předložena žádná vhodná nabídka, uložila česká vláda v říjnu 2009 ministru financí výběrové řízení zrušit.

([2]) Tj. časy, které jim byly přiděleny na letní období letového řádu roku 2011 (27. března 2011 až 29. října 2011) a zimní období letového řádu roku 2010/2011 (31. října 2010 až 26. března 2011).

([3]) Údaje vypočítané Českou republikou při směnném kurzu 18,50 CZK za 1 USD (podle České národní banky se čtvrtletní průměr směnného kurzu USD-CZK pohyboval mezi 18,30 až 20,20 CZK za 1 USD v roce 2010 a mezi 16,90 až 18,78 CZK za 1 USD v roce 2011.)

(50) Z prodeje pozemků a budov státnímu podniku Letiště Praha získaly ČSA [1,62 až 1,85] miliardy CZK. Tabulka 6 uvádí shrnutí prodaných aktiv:

Tabulka 6

Prodej pozemků a nemovitostí ČSA podniku Letiště Praha

Pozemek/majetek	Kupní smlouva	Cena (tis. CZK)	Znalecký posudek
2570/4	2.2.2010	[48 000 až 58 000]	Proscon, s.r.o. ze dne 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500 až 17 000]	
Parkoviště na pozemcích 2570/4 a 2570/13	2.2.2010	[65 500 až 74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000 až 19 000]	
Kancelářská budova APC	9.12.2009	[554 000 až 625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000 až 17 500]	YBN Consult ze dne 10.5.2010
2587	13.5.2010	[69 500 až 80 000]	
2588/3	13.5.2010	[14 250 až 16 000]	
2589/1	13.5.2010	[2 600 až 3 000]	
2590/25	13.5.2010	[87 250 až 95 000]	
Hangár F	13.5.2010	[700 000 až 800 000]	
Celkem:		**[1 620 000 až 1 850 000]**	

(51) Vláda České republiky vyjádřila strategický zájem získat nemovitosti ČSA na letišti. České orgány odůvodňují tyto transakce tím, jak tyto nemovitosti využijí. Podle českých orgánů jsou nemovitosti strategicky důležité pro pražské letiště vzhledem k tomu, že se na pražském letišti má stavět nová vzletová a přistávací dráha. Česká republika rovněž uvedla, že Letiště Praha pronajímá další hangár (hangár E) společnosti Travel Service, a.s., což svědčí o výdělečném potenciálu marketingu nemovitostí, které ČSA už nepotřebují.

(52) Prodej majetku uvedený v tabulce 6 nebyl proveden v rámci otevřeného, transparentního a nediskriminačního nabídkového řízení. Podle obecně platných zásad a českých právních požadavků se však veškeré akvizice majetku státním podnikem musí uskutečnit za obvyklou reálnou tržní hodnotu, která odpovídá ceně, kterou by zaplatil soukromý investor za obvyklých podmínek. Hodnota tohoto majetku se odvíjí od externího ocenění soudního znalce, který pracuje s uznávanými standardy.

(53) Nejdůležitější část vlastního příspěvku společnosti pochází z prodeje dceřiných společností ČSA holdingu ČAH. K prodejům došlo koncem roku 2011 a na počátku roku 2012 a skládaly se z prodeje Czech Airlines Handling, a.s., ([700 až 800] milionů CZK), prodeje společnosti ČSA Services, s.r.o. ([25 až 28] milionů CZK), prodeje společnosti HCA ([500 až 580] milionů CZK) a prodeje společnosti Czech Airlines Technics, a.s., ([1 až 1,15] miliardy CZK). K těmto prodejům nedošlo v rámci otevřeného, transparentního a nediskriminačního nabídkového řízení; hodnota dceřiných společností však byla stanovena v posudcích nezávislých znalců od Deloitte Advisory, s.r.o., a PriceWaterhouseCoopers, Česká republika, s.r.o.

2.5 ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

(54) Dne 23. února 2011 Komise zahájila formální vyšetřovací řízení. Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise pochybnosti týkající se několika podmínek z pokynů na záchranu a restrukturalizaci. Komise zejména nevylučovala, že ČSA byly v obtížích podle pokynů na záchranu a restrukturalizaci již před druhým pololetím roku 2009, tj. před začátkem procesu restrukturalizace podle tvrzení českých orgánů.

(55) Komise rovněž vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda jsou obtíže ČSA příliš vážné na to, aby je vyřešil ČAH. Komisi zajímalo, zda by podle českého práva bylo možné, aby Letiště Praha finančně přispívalo na proces restrukturalizace ČSA a jejich dceřiných společností. České orgány byly vyzvány, aby se vyjádřily, zda se obchodní transakce mezi ČSA a Letištěm Praha ke dni provedení fúze uskutečňují za tržních podmínek, což by vyloučilo převod možné státní podpory od příjemce podpory na záchranu či restrukturalizaci na jiný subjekt v rámci ČAH.

(56) Pokud jde o obnovení dlouhodobé životaschopnosti, Komise vyzvala třetí strany, aby se vyjádřily k výchozím předpokladům ohledně vnějších faktorů. Komise rovněž vyzvala Českou republiku, aby objasnila, zda všechny strukturálně ztrátové činnosti budou po restrukturalizaci opuštěny. Kromě toho Komise zpochybnila, zda by bylo možné dosáhnout dlouhodobé životaschopnosti do konce roku 2012, což byl oznámený konec období restrukturalizace, a zda zamýšlený nejpravděpodobnější scénář (který byl rovněž „nejpříznivějším scénářem“) je opravdu tím nejrealističtějším scénářem, jehož má být dosaženo. Komise rovněž vyjádřila pochybnosti, zda ČSA budou s to financovat (z vlastních finančních prostředků nebo z vnějších zdrojů) komerční úvěry a případné komerční záruky pro plánovaný nákup 7 letadel nasmlouvaný na roky 2013 a 2014.

(57) Co se týče kompenzačních opatření, Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda navrhovaná opatření nepředstavují pouze ukončení ztrátových činností, které by bylo v každém případě nutné v zájmu dosažení hospodářské životaschopnosti. Taková opatření by se pak neměla klasifikovat jako skutečná kompenzační opatření. Komise rovněž poznamenala, že akceptovat lze jen kompenzační opatření, k nimž dochází v průběhu období restrukturalizace. Přerušení letů do Toronta a na letiště JFK v New Yorku by se tak dostalo mimo navrhované období restrukturalizace, které trvalo od druhé poloviny roku 2009 do roku 2012.

(58) Pokud jde o úroveň vlastního příspěvku ČSA, Komise vyzvala Českou republiku, aby objasnila navrhovanou strukturu ČAH. Komise rovněž vyjádřila pochybnosti o tom, zda lze všechny navrhované vlastní příspěvky považovat za skutečné (v souvislosti s transakcemi, které nebyly ještě uskutečněny v době přijetí rozhodnutí o zahájení řízení).

3. **PŘIPOMÍNKY ČESKÉ REPUBLIKY**

(59) Ve své odpovědi na rozhodnutí Komise o zahájení řízení podala Česká republika připomínky a vysvětlení týkající se všech bodů, které Komise vyjádřila ve svém rozhodnutí o zahájení řízení, a uvedla, že oznámený RP splňuje všechny podmínky, které ukládají pokyny na záchranu a restrukturalizaci. Kromě toho Česká republika také poskytla aktualizaci procesu restrukturalizace a přitom poukázala na to, že řada restrukturalizačních opatření již byla provedena a že již bylo dosaženo významného pokroku.

(60) Pokud jde o to, kdy se ČSA dostaly do obtíží, České republika tvrdila, že ČSA byly v obtížích od srpna 2009, protože právě tehdy si její vedení uvědomilo negativní dopady na obvykle ziskový hospodářský výsledek společnosti v letní sezóně. Česká republika rovněž poskytla čtvrtletní výsledky a další informace prokazující důvody k domněnce, že ČSA se dostaly do obtíží až v srpnu 2009.

(61) Pokud jde o strukturu holdingu ČAH, české orgány objasnily, že účelem ČAH je „oddělení“ společností, zlepšení jejich přístupu ke komerčnímu financování a jejich příprava na plánovanou privatizaci. Vztahy mezi společnostmi v holdingu budou upraveny neosobní smlouvou uzavřenou za obvyklých podmínek a v souladu s platnými ustanoveními českého obchodního zákoníku a zákona o dani z příjmu, která upravují vztahy mezi spřízněnými stranami.

(62) Pokud jde o nemožnost vyřešit obtíže ČSA v rámci skupiny ČAH, Česká republika uvedla, že všechny společnosti v rámci ČAH jsou pod kontrolou státu, a proto by jakákoli pomoc podléhala předpisům o státní podpoře. Kromě toho jakákoli finanční výpomoc by také musela splňovat požadavky českého obchodního zákoníku a daňových předpisů. Stejně tak problémy, jimž čelí ČSA, vznikly před vytvořením struktury ČAH a nemohou proto být výsledkem „svévolného rozdělení nákladů v rámci současné skupiny ČSA“ a svou povahou jsou tedy vlastní ČSA.

(63) Pokud jde o případný příspěvek Letiště Praha na restrukturalizaci ČSA, Česká republika tvrdí, že Letiště Praha nijak nepřispívá na restrukturalizaci ČSA a že Česká republika, jako jediný akcionář Letiště Praha, nepředpokládá takový příspěvek ani v budoucnu. Transakce mezi ČSA a Letištěm Praha se uskutečňují za standardních podmínek, jaké Letiště Praha nabízí svým obchodním partnerům. Nájemné a jiná peněžní plnění vychází z jeho platných ceníků.

(64) Kromě dodržování požadavků vyplývajících z právních předpisů budou mít společnosti v holdingu ČAH silnou autonomii v podnikání, neboť mateřská společnost ČAH nebude zasahovat do obchodního řízení svých dceřiných společností. Vzhledem k tomu, že veškeré vztahy mezi společnostmi v holdingu ČAH budou probíhat neosobně a na tržních zásadách v souladu s právními požadavky, jak bylo uvedeno výše, Česká republika má za to, že jakýkoli převod podpory na restrukturalizaci poskytnuté ČSA jinou společností v rámci ČAH není možný.

(65) Pokud jde o pochybnosti ohledně obnovení dlouhodobé životaschopnosti, Česká republika předložila pozměněné prognózy týkající se budoucího scénáře životaschopnosti ČSA s pozměněným základním scénářem. Po přezkumu vývoje poptávky a po zdrženlivějším odhadu budoucích cen ropy se v novém základním scénáři počítá s pomalejším tempem růstu. Pokud jde o ukončení ztrátových činností, Česká republika potvrdila, že všechny dceřiné podniky s výjimkou Czech Airlines Technics, a.s. vytvářely zisk a mohou být tudíž prodávány jako dobře fungující a životaschopné podniky. Czech Airlines Technics, a.s. bude rovněž prodána ČAH za cenu svých aktiv, které ocenil nezávislý externí znalec. Pokud jde o financování letadla, které má být dodáno po období restrukturalizace, Česká republika se domnívá, že po provedení RP a očekávaném vstupu soukromého investora bude společnost s to zajistit soukromé financování nasmlouvaných letadel.

(66) Co se týče kompenzačních opatření, Česká republika tvrdí, že prodej aktiv (včetně dceřiných společností), snížení ASK a oslabení přítomnosti ČSA na pražském letišti představují dostatečná kompenzační opatření s ohledem na skutečnost, že ČSA je regionální dopravce s malým letadlovým parkem a omezeným počtem destinací. Jsou vystaveny konkurenčnímu tlaku ze strany

velkých společností a nízkonákladových dopravců, a proto by další kompenzace mohly ohrozit schopnost ČSA obnovit svou životaschopnosti v přiměřené lhůtě. Česká republika tvrdí, že lety do Toronta a na letiště JFK v New Yorku byly zrušeny v listopadu 2009, a tudíž v rámci oznámeného období restrukturalizace.

(67) Česká republika poskytla informace o soukromém úvěru ve výši [125 až 140] milionů CZK od Komerční banky, který je navrhován jako vlastní příspěvek ČSA. Úvěr sestává z úvěrové linky na základě rámcové dohody. Rámcová dohoda o úvěrové lince ve výši [480 až 540] milionů CZK byla uzavřena již dne 31. března 2009 a pozměněna v červnu 2009 a prosinci 2009.

(68) Pokud jde o vlastní příspěvek ČSA ke své restrukturalizaci, Česká republika předložila doklady o prodeji již převedených aktiv. Dále Česká republika potvrdila, že oznámená státní podpora ve formě záruky nebude nutná, protože ČSA byly schopny získat soukromé financování letadla, které bylo obstaráno formou finančního leasingu od […]. Letadlo bylo ČSA dodáno v květnu 2011.

4. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(69) V průběhu šetření dostala Komise jen jednu opodstatněnou připomínku konkurenta ([1]) a jednu připomínku od místního občanského sdružení. ([2]) Konkurentem je Travel Service, a.s. a Icelandair Group hf (dále jen „TS“), který s ČSA soutěží hlavně na trhu charterové dopravy. TS tvrdí, že podporu pro ČSA nelze považovat za slučitelnou, protože nesplňuje podmínky stanovené v pokynech na záchranu a restrukturalizaci.

(70) Pokud jde o obnovení dlouhodobé životaschopnosti ČSA, TS kritizuje RP a uvádí, že postrádá jasný obchodní model ([3]) společnosti a že některé klíčové předpoklady nejpříznivějšího scénáře jsou příliš optimistické (ceny paliva, směnné kurzy, využití kapacity). TS rovněž kritizuje nabízená kompenzační opatření z toho důvodu, že představují pouhé upuštění od činností, které je stejně nezbytné pro přežití společnosti. TS také tvrdí, že prodej aktiv, proklamovaný jako vlastní příspěvek, byl proveden a finanční prostředky byly vynaloženy před zahájením procesu restrukturalizace, a proto nemůže být považován za skutečný příspěvek k nákladům restrukturalizace.

(71) TS rovněž tvrdí, že obdržená státní podpora umožnila ČSA rozšíření jejich podnikatelské činnosti i podnikatelské činnosti jejich dceřiných společností. ČSA byly údajně schopny i) rozšířit svůj charterový podnik, i když ho ČSA hodlaly zrušit, protože byl v minulosti ztrátový a ii) obnovit svůj letadlový park, což poskytuje ČSA konkurenční výhodu, kterou srovnatelný soutěžitel může stěží dosáhnout v čase finanční krize.

(72) TS tvrdí, že ČSA použily obdrženou státní podporu k rozšíření svého charterového provozu – dceřiné společnosti HCA, která dokáže nabízet lety za cenu o 20 % nižší, než je obvyklá cena na trhu. ([4]) TS rovněž tvrdí, že ČSA zvýšily v květnu 2010 základní kapitál HCA o 162 milionů CZK.

(73) Další výhoda, kterou údajně ČSA získaly, spočívá v možnosti provozovat linku na trase Praha–Tel Aviv. TS tvrdí, že tuto možnost zjevně sjednaly orgány České republiky výhradně pro ČSA a přitom obešly právní předpisy a poskytly ČSA výhodu ve srovnání s jejich konkurenty.

(74) TS rovněž uvádí, že i před vznikem ČAH došlo fakticky ke spojení Letiště Praha a ČSA, neboť vzniklo společné vedení obou společností. TS tvrdí, že generální ředitel ČSA dostával odměny od Letiště Praha a že docházelo ke vzájemnému subvencování služeb výpočetní techniky poskytovaných ČSA.

(75) Kromě toho Letiště Praha poté koupilo aktiva (budovy a pozemky) od letecké společnosti (která je údajně nepotřebovala) a pronajalo je zpět letecké společnosti. Takové privilegované vztahy mezi Letištěm Praha a ČSA by způsobily preferenční zacházení v podobě např. cenové diskriminace za letištní služby nebo přístupu k citlivým obchodním informacím. TS navíc tvrdil, že vznik ČAH má negativní dopad na hospodářskou soutěž v důsledku vertikální integrace mezi letištěm a hlavním dopravcem. Podle TS je hlavním důvodem pro vytvoření ČAH umožnit poskytnutí státní podpory ČSA tím způsobem, že ČAH získá dceřiné společnosti ČSA.

([1]) Tato připomínka byla doplněna o dvě další podání a jednu stížnost.

([2]) Občanské sdružení „Pro Hanspaulku“ tvrdí, že podpora poskytnutá Českým aeroliniím slouží k umělému udržení letecké společnosti jako zákazníka pražského letiště, které plánuje výstavbu další dráhy. Občanské sdružení je hlavně znepokojeno stavem životního prostředí a sociálními dopady tohoto projektu.

([3]) TS konkrétně tvrdí, že ČSA činí špatná obchodní rozhodnutí, např. otevírání ztrátových tras (nová linka Praha – Abú Dhabí v září 2011).

([4]) Posouzení viz body odůvodnění 171 až 174.

5. ODPOVĚĎ ČESKÉ REPUBLIKY NA PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(76) Česká republika se podrobně zabývala všemi argumenty, které vznesly třetí strany ve svých připomínkách. Co se týče obnovení dlouhodobé životaschopnosti, Česká republika zdůraznila, že mnoho připomínek vyřešila v aktualizovaných předpokladech v aktualizovaném RP. ([1]) Dále Česká republika konstatovala, že výše státní podpory v průběhu řízení výrazně poklesla vzhledem k opuštění projektu na nákup letadla se státní zárukou.

(77) Pokud jde o možné využití prostředků ze státní podpory k protisoutěžnímu chování charterové divize ČSA, Česká republika uvedla, že v době poskytnutí státní podpory byly charterové lety už nezávislé a oddělené od pravidelné dopravy. ČSA nikdy nevložily do základního kapitálu HCA ([2]) žádný finanční příspěvek. Základní kapitál HCA byl navýšen o nepeněžní vklad části podniku ČSA, která se zabývala provozováním charterové dopravy. Tuto část podniku ocenil nezávislý znalec.

(78) Co se týče údajné výhody, kterou ČSA získá z provozování linky na trase do Tel Avivu, Česká republika vysvětlila, že i když byl TS vybrán (na základě otevřeného nabídkového řízení; počínaje zimním obdobím letového řádu pro rok 2011/2012) jako jediný letecký dopravce s přepravními právy, který může deset let poskytovat dohodnuté služby na trase Praha – Tel Aviv v souladu s platnými právními předpisy ([3]), TS nedostal žádné záruky, že v tomto období nedostane povolení k provozování této trasy žádný jiný dopravce. České orgány tvrdí, že se jedná o celkovou politiku Ministerstva dopravy České republiky, které nechce zachovávat stávající omezení, ale naopak, rozšiřovat možnosti leteckých dopravců, pokud jde o jejich přístup na trh, a tím liberalizovat trhy s leteckými dopravními službami.

(79) Pokud jde o otevření trasy Praha – Abú Dhabi, Česká republika vysvětlila, že tuto linku neprovozuje ČSA sama ([4]), nýbrž ve spolupráci s Etihad Airways. Linka se orientuje na přestupující cestujících, kteří mohou dále využít mnoho různých dálkových letů z Abú Dhabi provozovaných společností Etihad Airways. Tato spolupráce tedy zvyšuje odbytové možnosti ČSA a přispívá k obnovení jejich dlouhodobé životaschopnosti při velmi nízkých dodatečných nákladech.

(80) Prodej a zpětný pronájem administrativní budovy APC je podle České republiky standardním tržním postupem, který umožňuje, aby prodávající získal likvidní prostředky a kupující získal stabilní zdroj budoucích příjmů z pronájmu. Navíc má prodaný pozemek strategický význam vzhledem k výstavbě nové vzletové a přistávací dráhy na pražském letišti. Z tohoto důvodu mělo Letiště Praha zájem o zakoupení této nemovitosti. Rovněž podle zákona o vlastnictví letiště Praha–Ruzyně ([5]) smí být letiště Praha-Ruzyně, včetně přilehlých nebo k němu náležejících pozemků jen ve vlastnictví České republiky anebo právnických osob se sídlem v České republice, v nichž má stát stoprocentní majetkovou účast. Tento požadavek omezuje počet vhodných kupujících pouze na společnosti zcela vlastněné státem. Letiště Praha je takovým subjektem a má navíc strategický zájem na získání tohoto pozemku.

(81) Česká republika opakovaně prohlašovala, že obchodní vztahy mezi ČSA a Letištěm Praha jsou a vždy byly v souladu s vnitrostátními a unijními právními předpisy (viz body odůvodnění 61 až 64). Pokud jde o ČAH, Česká republika vysvětlila, že na základě usnesení vlády č. 848 ze dne 24. listopadu 2010 ČAH nepředstavuje trvalou vertikální integraci infrastruktury a leteckých dopravců, ale pouze spojení (mezi ČSA a Letištěm Praha) s omezenou dobou a funkčností, jehož cílem je prodat ČSA a její dceřiné společnosti za co nejlepších podmínek.

(82) A konečně, pokud jde o připomínky předložené občanským sdružením Pro Hanspaulku, Česká republika uvedla, že občanské sdružení neprokázalo existenci oprávněného zájmu, ani takový zájem nelze odvodit z podané námitky, která se týká výstavby nové vzletové a přistávací dráhy na pražském letišti, a kterou má údajně používat především restrukturalizovaná ČSA. Česká republika k tomu odpověděla, že v souladu s RP ČSA omezí svou přítomnost na pražském letišti a připomínka občanského sdružení tedy není opodstatněná.

([1]) Po zahájení formálního vyšetřovacího řízení předložila Česká republika Komisi dvě aktualizované verze RP (ze dne 15. září 2011 a 3. ledna 2012).

([2]) HCA před restrukturalizací poskytovala jen služby cestovní kanceláře a ČSA její uzavření plánovaly ve své první verzi RP. V aktualizovaném RP však cestovní kancelář HCA zůstala a obchodní divize charterových letů ČSA se stala její součástí.

([3]) Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a smlouva mezi vládou České a Slovenské federativní republiky a vládou Státu Izrael o letecké dopravě, podepsaná v Jeruzalémě dne 24. dubna 1991.

([4]) Code sharing (společné označování linek) je obvyklá forma spolupráce mezi leteckými dopravci, kdy je let provozovaný jedním dopravcem nabízený jinými dopravci s cílem zlepšit jejich prodejní možnosti. Tato forma spolupráce umožňuje dopravcům, aby rozšířili nabídku své sítě destinací.

([5]) Zákon č. 69/2010 Sb., o vlastnictví letiště Praha-Ruzyně.

6. **POSOUZENÍ PODPORY**

6.1 EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY

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

(84) Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli přímo či nepřímo poskytnutou výhodu financovanou ze státních prostředků, poskytnutou státem jako takovým nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě svěřených pravomocí ([1]).

(85) V této souvislosti je nutno na oznámenou kapitálovou injekci ve formě kapitalizace pohledávky (přeměna úvěru od společnosti Osinek na vlastní kapitál) pohlížet jako na státní podporu. Kapitálová injekce zahrnuje státní zdroje a představuje selektivní výhodu pro ČSA, neboť zlepšuje jejich finanční situaci.

(86) V souladu s judikaturou Evropského soudního dvora by podpora poskytnutá jednomu podniku mohla ovlivnit obchod mezi členskými státy, pokud tento podnik působí na trhu, který je otevřen obchodu na úrovni Unie. ([2]) Již sama skutečnost, že je konkurenceschopnost podniku ve srovnání s jinými soutěžícími podniky posílena získáním hospodářské výhody, kterou by tento podnik jinak při běžném podnikání nezískal, poukazuje na možné narušení hospodářské soutěže. ([3]) Proto podpora, kterou členský stát poskytne jednomu podniku, může pomoci zachovat nebo zvýšit jeho činnost na domácím trhu, a v důsledku toho mají podniky usazené v jiných členských státech méně příležitostí proniknout na trh dotyčného členského státu. ([4])

(87) Dané opatření ovlivňuje obchod mezi členskými státy a hospodářskou soutěž, protože ČSA soutěží s jinými leteckými společnostmi Evropské unie, zejména od té doby, kdy vstoupila v platnost třetí fáze liberalizace letecké dopravy (dále jen „třetí balíček“) dne 1. ledna 1993. Dotyčné opatření umožňuje ČSA pokračovat v činnosti tak, že nemusí čelit důsledkům, jež obvykle vyplývají z jejich špatných finančních výsledků, a proto narušuje hospodářskou soutěž.

(88) Oznámená kapitálová injekce ve formě kapitalizace pohledávky proto představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Tento závěr české orgány nezpochybňují.

6.2 ZÁKONNOST PODPORY

(89) Ustanovení čl. 108 odst. 3 SFEU stanoví, že členský stát neprovede zamýšlená opatření, dokud Komise nepřijme konečné rozhodnutí, kterým toto opatření povolují. Komise konstatuje, že české orgány provedly uvedenou podporu, tj. kapitalizaci pohledávky z úvěru od společnosti Osinek ke dni 30. června 2010. Komise proto s politováním konstatuje, že Česká republika nesplnila ustanovení o povinnosti zdržet se jednání, a porušila tudíž svou povinnost podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

6.3 SLUČITELNOST PODPORY S VNITŘNÍM TRHEM PODLE POKYNŮ NA ZÁCHRANU A RESTRUKTURALIZACI

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

(91) Komise se domnívá, že toto opatření představuje podporu na restrukturalizaci, které musí být posouzeno na základě kritérií podle pokynů na záchranu a restrukturalizaci, aby bylo možné zjistit, zda je slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU.

6.3.1 **Způsobilost**

(92) V bodě 33 pokynů na záchranu a restrukturalizaci je stanoveno, že podnik musí odpovídat definici podniku v obtížích ve smyslu bodů 9 až13 pokynů.

Podnik v obtížích

(93) Podle bodu 9 pokynů na záchranu a restrukturalizaci Komise za podnik v obtížích považuje podnik, který není schopen z vlastních zdrojů nebo finančních prostředků, které získá od vlastníka/akcionářů či společníků nebo věřitelů, zamezit ztrátě, která by ho bez vnějšího zásahu ze strany orgánů veřejné moci v krátkodobém nebo střednědobém výhledu téměř jistě odsoudila k ukončení podnikatelské činnosti.

(94) V bodě 10 písm. a) pokynů na záchranu a restrukturalizaci se následně objasňuje, že společnost s omezeným ručením vlastníků je považována za podnik v obtížích, když došlo ke ztrátě více než poloviny zapsaného kapitálu a když ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců.

([1]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci C-482/99, *Francie v. Komise („Stardust Marine“)*, Sb. rozh. 2002, s. I-4397.

([2]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 13. července 1988 ve věci 102/87, *Francouzská republika v. Komise Evropských společenství*, Sb. rozh. 1988, s. 4067.

([3]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 1980 ve věci 730/79, *Philip Morris Holland BV v. Komise Evropských společenství*, Sb. rozh. 1980, s. 2671.

([4]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 15. prosince 2005 ve věci *Itálie v. Komise*, C-66/02, Sb. rozh. 2005, s. I-10968, bod 117 a rozsudek ze dne 15. června 2006 ve spojených věcech C-393/04 a C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, Sb. rozh. 2006, s. I-5332, bod 35.

(95) České orgány tvrdí, že se ČSA, podle českého práva akciová společnost, a proto z hlediska bodu 10 písm. a) pokynů na záchranu a restrukturalizaci společnost s omezeným ručením vlastníků, dostala do vážných obtíží od srpna 2009, kdy finanční krize vážně ovlivnila dokonce i hlavní sezónu letního letového řádu. V té době klesl peněžní tok z provozní činnosti na [-2,4 až -2,1] milionů CZK a to mělo dramatický dopad na aktiva společnosti.

(96) V srpnu 2009 společnost splnila podmínky bodu 10 písm. a) pokynů na záchranu a restrukturalizaci. Celkový základní kapitál ČSA dosáhl 2 735 miliard CZK. Podle českých účetních standardů měl vlastní kapitál ČSA v srpnu 2009 zápornou hodnotu (ve výši [-1 000 až -900] milionů CZK na konci července 2009) a více než čtvrtina základního kapitálu se ztratila během předchozích 12 měsíců od července 2008, kdy měl vlastní kapitál hodnotu [900 až 1 000] milionů CZK. Z tohoto důvodu ČSA zahájily restrukturalizační proces v srpnu 2009. Z toho vyplývá, že společnost byla v okamžiku poskytnutí podpory na restrukturalizaci v červnu 2010 skutečně podnikem v obtížích ve smyslu pokynů na záchranu a restrukturalizaci.

Nově vytvořený podnik

(97) V bodě 12 pokynů na záchranu a restrukturalizaci se uvádí, že nově vytvořený podnik není způsobilý pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, i když je jeho počáteční finanční situace nejistá. Za nově vytvořený se podnik považuje v zásadě během prvních tří let po zahájení činnosti v příslušné oblasti.

(98) ČSA byly vytvořeny v roce 1923, a nelze je tedy považovat za nově vytvořený podnik.

Obchodní skupina

(99) Podle bodu 13 pokynů na záchranu a restrukturalizaci nebývá podnik, který patří k větší obchodní skupině nebo byl větší obchodní skupinou převzat, způsobilý pro poskytnutí podpory na záchranu a restrukturalizaci s výjimkou případu, kdy je možné prokázat, že jsou dané obtíže jeho vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny, a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je vyřešila sama skupina. V případě, že podnik v obtížích vytvoří dceřinou společnost, bude tato dceřiná společnost společně s podnikem v obtížích, který ji ovládá, považována za skupinu a může obdržet podporu za podmínek stanovených v bodě 13 pokynů na záchranu a restrukturalizaci.

(100) V okamžiku poskytnutí podpory na restrukturalizaci v roce 2010 tvořily ČSA skupinu s řadou společností, které působily v oblasti letecké dopravy a v souvisejících oblastech. ([1]) Z účetní závěrky skupiny vyplývá, že letecká společnost, přestože je součástí větší skupiny společností, ve skutečnosti představuje hlavní část obratu (94 %), a tudíž neexistuje možnost, aby některá jiná součást skupiny financovala restrukturalizaci letecké společnosti. Kromě toho účetní závěrka prokazuje, že ztráty letecké společnosti jsou její vlastní ztráty a nedají se přičíst některé jiné součásti skupiny.

(101) Komise je tedy toho názoru, že obtíže ČSA nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci skupiny, ale jsou většinou způsobeny slabými tržbami v oblasti jejich hlavní podnikatelské činnosti. Obtíže jsou příliš vážné, než aby je mohla vyřešit sama skupina zejména proto, že pozitivní příspěvek ziskových dceřiných společností je příliš malý k tomu, aby vyrovnal ztráty v ČSA v hlavní podnikatelské činnosti.

(102) Komise konstatuje, že k vytvoření ČAH (na přelomu let 2011 a 2012), který v zásadě představuje obchodní skupinu ve smyslu bodu 13 pokynů na záchranu a restrukturalizaci, došlo po poskytnutí podpory na restrukturalizaci, a lze jej tedy považovat za součást restrukturalizace, která nemá žádný vliv na způsobilost podpory na restrukturalizaci. Komise dále bere v úvahu, že všechny obchodní vztahy mezi členskými společnostmi ČAH budou probíhat za neosobních tržních podmínek v souladu s příslušnými ustanoveními právních předpisů České republiky ([2]), a proto není možný žádný příspěvek k procesu restrukturalizace ČSA ze strany jiného člena skupiny.

6.3.2 **Obnovení dlouhodobé životaschopnosti**

(103) Za prvé, podle bodu 35 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci musí plán restrukturalizace, jehož doba trvání musí být co nejkratší, v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku obnovit jeho dlouhodobou životaschopnost.

(104) Podle bodu 36 pokynů na záchranu a restrukturalizaci musí plán popsat okolnosti, které způsobily obtíže podniku, a zohledňovat současnou situaci a budoucí tržní vyhlídky v nejpříznivějším, nejméně příznivém a základním scénáři.

(105) Tento plán musí počítat s přeměnou, která podniku po dokončení restrukturalizace umožní pokrýt všechny jeho náklady, včetně odpisových a finančních nákladů. Očekávaná kapitálová návratnost musí být dostatečná na to, aby restrukturalizovanému podniku umožnila konkurovat na trhu na základě jeho vlastních předností (bod 37 pokynů na záchranu a restrukturalizaci).

([1]) Byly to: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o., (65 % majetková účast), ČSA Services, s.r.o., (100 % majetková účast), Holidays Czech Airlines, a.s., (100 % majetková účast), Slovak Air Service, s.r.o., (100 % majetková účast), Czech Airlines Handling, s.r.o. a Czech Airlines Technics, a.s., (100 % majetková účast).

([2]) Články § 66a a 196a zákona č. 513/1991 Sb. (obchodní zákoník) a § 23 odst. 7 zákona č. 586/1992 Sb. (zákon o dani z příjmu).

(106) Komise konstatuje, že v RP, jak je shrnuto výše v oddíle 2.3, jsou popsány okolnosti, které zavedly společnost do obtíží. RP bere v úvahu stávající a budoucí vyhlídky na hlavním trhu ČSA, tj. na trhu pravidelné letecké přepravy cestujících, představuje scénáře možného vývoje na základě nejpříznivějších, nejméně příznivých a základních předpokladů a poukazuje na silné a slabé stránky ČSA. Komise proto konstatuje, že RP se zabývá všemi formálními stránkami, které vyžadují pokyny na záchranu a restrukturalizaci v bodě 36.

(107) Stávající RP předpokládá dosažení návratu k dlouhodobé životaschopnosti do června 2014. Aktualizované pětileté období restrukturalizace je poměrně dlouhé. Podle základního scénáře však budou ČSA ziskové už v roce 2013. Také většina restrukturalizačních opatření již byla realizována, včetně zeštíhlení společnosti a vytvoření vlastního příspěvku. České orgány prokázaly, že strategie zvolená pro RP byla rozložena do pěti let po pečlivém posouzení nejkratší možné doby potřebné k obnovení dlouhodobé životaschopnosti ČSA a s ohledem na možné budoucí provozní podmínky. Komise dále poznamenává, že zejména v odvětví letecké dopravy a v současné ekonomické situaci je nutné stabilizovat provozní výkonnost a výkonnost služeb, aby byla zajištěna *dlouhodobá* životaschopnost jako pevný základ pro budoucí růst, a nikoli jen pro krátkodobé oživení. Tyto snahy už ze své povahy vyžadují několik let. Komise dále poznamenává, že v předchozích případech bylo akceptováno období restrukturalizace v délce pěti i více let ([1]). Po celkovém zvážení se proto Komise domnívá, že pět let je přijatelná délka období restrukturalizace.

(108) K tomu, aby v ČSA nastal obrat, předpokládá RP významné snížení nákladů, zejména prostřednictvím snížení kapacity a počtu pracovníků a zeštíhlením letadlového parku a provozované sítě, jakož i cestou mnoha iniciativ na straně příjmů.

(109) Komise konstatuje, že ČSA výrazně omezila počet pilotů a palubního personálu. Zrušeno bylo již více než 1 000 pracovních míst. Očekává se, že iniciativní snižování nákladů přinese čisté úspory ve výši [390 až 425] milionů CZK do konce roku 2012. Náklady prodeje na cestujícího již klesly o [15,5 až 17] % v roce 2010.

(110) Komise dále poznamenává, že zeštíhlení letadlového parku (o 30 %) a sítě (o [18 až 20] %) se projeví ve vyšších výnosech z ASK o [3,9 až 4,3] %. Podle základního scénáře v důsledku toho vzroste obsazenost na [66 až 73] %. Obnova letadlového parku a výměna letadel Boeing za letadla Airbus povedou k nižším nákladům na provoz a údržbu, což bude znamenat efektivnější hospodaření s letadlovým parkem. Předpokládá se, že redukce sítě a zeštíhlení letadlového parku vytvoří do konce roku 2012 čisté úspory ve výši [195 až 215] milionů CZK.

(111) Komise rovněž konstatuje, že ČSA zavedly nový systém řízení výnosů, jehož cílem je zvýšení příjmů z ASK o [3 až 3,5] % v roce 2011. Předpokládá se, že systém řízení výnosů spolu s tržbami z prodeje vlastních produktů souvisejících s lety, jakož i z prodeje produktů třetích stran, zajistí do konce roku 2012 výnosy ve výši [500 až 560] milionů CZK.

(112) Komise na základě svých znalostí o tomto odvětví z jiných případů restrukturalizace, v nichž vystupovaly letecké společnosti, má za to, že tyto iniciativy mohou umožnit ČSA, aby snížily své náklady a vytvořily dodatečné výnosy, a dosáhly tak obnovení dlouhodobé životaschopnosti do června 2014.

(113) Předpokládané výsledky jsou založeny na realistických předpokladech zejména tempa růstu, inflace, ceny paliva a směnných kurzů USD/CZK. Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení se Česká republika zaměřila na pochybnosti Komise ohledně výchozích předpokladů a poskytla další vysvětlení:

— Kromě prodloužení původního období restrukturalizace Česká republika znovu přezkoumala prognózy vývoje směřujícího k obnovení životaschopnosti, a to na základě pozměněného základního scénáře místo původně použitého nejpříznivějšího scénáře. ČSA nyní usilují o dosažení návratnosti použitého kapitálu (ROCE) ve výši [1,7 až 1,85] % do roku 2014 místo [3 až 3,5] % v původní verzi PR.

— ČSA upravily harmonogram dodání 7 letadel – místo v letech 2013 a 2014 budou dodány v letech 2014 až 2016. ČSA potvrzují, že nákup všech těchto letadel budou financovat prostřednictvím komerčního úvěru bez jakékoli státní podpory.

— Česká republika potvrdila, že ČSA ukončí všechny činnosti, které jsou ztrátové.

(114) Komise kladně hodnotí, že po rozhodnutí o zahájení řízení byly výchozí předpoklady pro vnitřní a vnější faktory revidovány, např. předpověď pomalejšího růstu poptávky v letech 2010 a 2013 a vyšších nákladů na pohonné hmoty. Revize a přizpůsobení několika klíčových předpokladů vedly k revidovanému finančnímu

([1]) Viz rozhodnutí Komise ve věci *Austrian Airlines* (C 6/09), Úř. věst. L 59, 9.3.2010, s. 1, bod odůvodnění 296 (období restrukturalizace 6 let), ve věci *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, bod odůvodnění 217 (období restrukturalizace 5 let) a ve věci *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, bod odůvodnění 93 (období restrukturalizace 5 let).

výhledu s nižším předpokládaným ziskem na rok 2013 ([68 až 75] milionů CZK místo původních [123 až 135] milionů CZK). Upravené předpoklady poskytují nyní realističtější a spolehlivější obraz o budoucím vývoji ČSA.

(115) Dále ČSA poskytly analýzu scénářů včetně, kromě výše uvedených nejrealističtějších předpokladů (základní scénář), nejpříznivějšího a nejméně příznivého scénáře s modifikovanými předpoklady na základě několika klíčových činitelů.

(116) Podle základního scénáře ČSA předpokládají, že kladný provozní výsledek budou vykazovat od roku 2013. I podle nejméně příznivého scénáře by ČSA dosáhly ziskovosti do roku 2014.

(117) Ukazatel návratnosti vloženého kapitálu (ROCE) by se však měl vrátit jen na nízkou úroveň (cca [1,9 až 2,2] %) do roku 2015. Taková návratnost je dosti nízká, ale zdá se být realistická s ohledem na skutečnost, že skupina, v níž je ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH), dosáhla ROCE v letech 2003 až 2009 [-1,2 až -1] % až [5,4 až 6,3] %. Kladného ukazatele ROCE dosáhly v této skupině jen Lufthansa ([5,3 až 6] %), British Airways ([4,9 až 5,7] %) a AF-KLM ([2 až 2,3] %). Na druhé straně, nízkonákladoví dopravci dosáhli v letech 2004 až 2007 ROCE ve výši [5,5 – 6,5] až – [15,5 - 17] %. ([1])

(118) Cílený ukazatel ROCE tak zůstane pod úrovní, kterou dosahují nejefektivnější nízkonákladoví nebo výše uvedení velcí dopravci, kteří využívají úspor z rozsahu. ČSA se svým restrukturalizovaným letadlovým parkem (20 až 23 letounů) zůstává malým regionálním hráčem, jehož dlouhodobý rozvoj lze nejlépe zajistit vstupem soukromého investora.

(119) Vzhledem k tomu, že Česká republika jakožto vlastník společnosti zná dobře situaci a je pro privatizaci ve vhodnou dobu, jeví se tento mírný návrat k životaschopnosti jako přijatelný. Kromě toho skutečnost, že ČSA se podařilo získat leasing nového letounu financovaný ze soukromých zdrojů, namísto původně plánovaného státem zaručeného bankovního úvěru, svědčí o tom, že trhy věří v možnost opětovné životaschopnosti podniku.

(120) Kromě toho Komise kladně hodnotí, že ČSA od té doby učinily významný pokrok v procesu restrukturalizace a že zavádění zvažovaných opatření již mělo v roce 2011 na ČSA pozitivní vliv: zatímco bylo v porovnání s minulým rokem zrušeno [15,5 až 17] % letů, propad v příjmech z přepravy byl za stejné období pouze [8 až 9] %. V prvním čtvrtletí roku 2012 došlo k [7,9 až 8.4] % nárůstu nepřestupujících cestujících, což mělo příznivý vliv na ukazatel RASK (příjmy z nabízeného sedadlokilometru), který vzrostl o [12,5 až 14] %. V roce 2011 se ČSA rovněž podařilo snížit náklady na catering o [115 až 130] milionů a jednotkové náklady na cestujícího o [14,5 až 16] %. Díky zavedení opatření ke snížení nákladů byly sníženy náklady na globální distribuční systém o [68 až 75] milionů v roce 2010 a o [89 až 96] milionů v roce 2011, vždy v porovnání s minulým rokem.

(121) ČSA již realizovaly plánované snížení počtu zaměstnanců a prodej majetku, jakož i převod vedlejších služeb na dceřiné společnosti, které následně prodaly ČAH.

(122) S ohledem na výrazná provedená restrukturalizační opatření a na pokrok, kterého již bylo dosaženo, je Komise toho názoru, že revidovaný RP umožní ČSA obnovit dlouhodobou životaschopnost v rozumné lhůtě.

6.3.3 **Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže (kompenzační opatření)**

(123) Zadruhé, v souladu s bodem 38 pokynů na záchranu a restrukturalizaci je třeba přijmout kompenzační opatření s cílem co nejvíce omezit nepříznivý dopad na podmínky obchodování. Tato opatření mohou zahrnovat prodej aktiv, snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu a omezení vstupních překážek na dotčených trzích (bod 39 pokynů na záchranu a restrukturalizaci).

(124) V tomto ohledu ukončení ztrátových činností, které by bylo v každém případě nutné pro obnovení životaschopnosti podniku, nebude pro účely posouzení kompenzačních opatření považováno za snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu (bod 40 pokynů na záchranu a restrukturalizaci).

(125) ČSA navrhuje tato kompenzační opatření:

— snížení kapacity,

— odevzdání letištních časů (slotů) na koordinovaných evropských letištích, včetně prodeje slotů na letišti Heathrow v Londýně,

— prodej majetku.

(126) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti ohledně některých kompenzačních opatření společnosti v tom smyslu, že se jedná pouze o opatření nutná k zachování životaschopnosti. Česká republika tuto otázku objasnila a zdůvodnila poukazem na důležitost některých výše uvedených opatření.

([1]) Tržní studie vypracovaná firmou Boston Consulting Group.

Snížení kapacity

(127) ČSA plánovaly zeštíhlení svého letadlového parku o 50 %, což by mělo vliv na síť destinací. V roce 2009 činila celková kapacita společnosti [8 až 9] miliardy ASK. Na konci procesu restrukturalizace hodlá ČSA nabízet [6,2 až 7] miliardy ASK, tj. síť bude zredukována o [2 až 2,2] miliardy ASK (což představuje [20 až 25] %).

(128) ČSA také souhlasily s tím, že na ostatní opatření by se mělo pohlížet jako na pouhá opatření pro zachování životaschopnosti, jako je např. rozhodnutí o zrušení linky do New Yorku a Toronta. Toto rozhodnutí bylo přijato správní radou ČSA v červenci 2009 (tedy před začátkem období restrukturalizace). Lety byly přerušeny v listopadu 2009. Nicméně fakt, že ČSA přijaly rozhodnutí přerušit tato spojení před začátkem restrukturalizačního období naznačuje, že toto obchodní rozhodnutí bylo přijato s cílem zlepšit životaschopnost společnosti, spíše než minimalizovat narušující účinky státní podpory na obchodní podmínky.

(129) Ve svém revidovaném RP navrhují ČSA jako kompenzační opatření zrušit 6 ziskových tras ([1]) a snížit kapacitu nabízených sedadlokilometrů na dalších 10 ziskových trasách ([2]). Zrušení a navrhované snížení kapacity povede ke snížení nabízené kapacity o [900 až 1 000] milionů sedadlokilometrů, což odpovídá [10 až 11] % ([3]) snížení kapacity plánované přepravy oproti roku 2009. ČSA potvrdily, že udrží sníženou kapacitu, kterou nabízejí jako kompenzační opatření, až do konce období restrukturalizace.

(130) Trasy jsou považovány za ziskové, pokud měly v roce 2009 kladný příspěvek C1. Příspěvek C1 bere v úvahu let, cestující a distribuční náklady (tj. variabilní náklady) připadající na každou jednotlivou trasu. Vypočítá se jako (výnosy trasy – variabilní náklady trasy) / výnosy trasy. Proto všechny trasy, které mají kladný příspěvek C1, vytvářejí dostatečné příjmy nejen k pokrytí variabilních nákladů trasy, ale také přispívají na fixní náklady společnosti.

(131) Z hlediska Komise se zdá, že rozpětí příspěvku C1 je vhodným ukazatelem, protože u něj se berou v úvahu všechny náklady, které jsou přímo spojené s danou trasou. Komise konstatuje, že podobné rozpětí bylo akceptováno ve srovnatelném případě ([4]).

(132) Pokud jde o tvrzení třetí strany (TS), která tvrdí, že ČSA otevřela nové ztrátové destinace, například Praha – Abú Dhabi, Komise konstatuje, že po vysvětlení, které poskytly české orgány, je na této lince provozován let se sdíleným kódem spolu s Etihad Airways. V každém případě, i kdyby byly otevřeny nové trasy, ČSA jsou odhodlány zredukovat celkovou síť o [20 až 25] % (v nabízených sedadlokilometrech) a udržet tuto zredukovanou síť až do konce období restrukturalizace. ČSA nadto nabídly, že zruší nebo sníží svou kapacitu na 16 ziskových trasách, a tím kompenzovat své konkurenty.

Odevzdání letištních časů (slotů) na koordinovaných evropských letištích

(133) Komise konstatuje, že v důsledku změn v síti destinací bude odevzdáno mnoho slotů ČSA na koordinovaných letištích ([5]). Odevzdání letištních časů (slotů) umožní ostatním konkurenčním leteckým společnostem zvýšit svou kapacitu na koordinovaných letištích (bez ohledu na konkrétní zrušenou trasu), a představuje tak omezení překážek vstupu na trh ku prospěchu konkurentů ČSA.

Prodej aktiv

(134) ČSA tvrdí, že prodej jejich neztrátových aktiv, jako je např. prodej letištních časů na letišti Heathrow v Londýně (viz bod odůvodnění 47) a prodej 15 letounů (viz bod odůvodnění 48), jakož i prodej provozů Duty Free (viz bod odůvodnění 46) a prodej dceřiných společností holdingu ČAH (viz bod odůvodnění 53) by měla být také považována za kompenzační opatření. Nicméně s ohledem na skutečnost, že kompenzační opatření by měla být provedena zejména na trhu, kde bude mít daný podnik po restrukturalizaci významné postavení, jsou tu relevantní pouze opatření týkající se trhu letecké přepravy cestujících.

(135) Kromě [10 až 11] % snížení kapacity na ziskových trasách a odevzdání slotů na koordinovaných letištích, pouze prodej slotů na letišti Heathrow v Londýně a 15 letounů může být bráno v úvahu jako vhodná kompenzační opatření, ale prodej provozů Duty Free a prodej dceřiných společností ČSA holdingu ČAH takto brát nelze, protože nemají vliv na postavení ČSA na jejich hlavním trhu.

Vhodnost navrhovaných kompenzačních opatření

(136) Při posuzování vhodnosti kompenzačních opatření vezme Komise v úvahu strukturu trhu a podmínky hospodářské soutěže, aby bylo možné zajistit, že žádné takové opatření nepovede ke zhoršení struktury trhu (bod 39 pokynů na záchranu a restrukturalizaci).

([1]) […].
([2]) […]
([3]) Čisté snížení bez zrušení ztrátových destinací, které je nezbytné pro obnovení životaschopnosti, také vzhledem k předpokládanému zvýšení kapacity mezi účetními roky 2010 a 2013.
([4]) Viz rozhodnutí Komise ve věci *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, bod odůvodnění 111.
([5]) Většina těchto letištních časů je na koordinovaných letištích (letištích, kde jsou letištní časy přiděleny koordinátorem podle nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

(137) Kompenzační opatření musí být úměrná rušivým účinkům podpory a zejména velikosti a relativnímu významu daného podniku na trhu nebo trzích. Míru snížení kapacity či omezení působnosti na trhu je třeba stanovit případ od případu (bod 40 pokynů na záchranu a restrukturalizaci).

(138) Komise konstatuje, že i když mají ČSA zatím stále vedoucí postavení na českém leteckém trhu, jejich podíl na produkční kapacitě a výkonu (v počtu cestujících) celého evropského leteckého průmyslu činí pouze 1–2 %. Pro poměrně malého dopravce, jakým jsou ČSA, by další zeštíhlení jeho letadlového parku mohlo mít negativní vliv na životaschopnost, aniž by z toho konkurentům vznikla nějaká významnější tržní příležitost.

(139) Pokud jde o nejdůležitější část vlastního příspěvku, snížení kapacity, Komise považuje snížení o [10 až 11] % za dostačující, a to zejména ve srovnání s jinými případy restrukturalizace leteckých společností. ([1])

(140) V tomto kontextu považuje Komise výše zmíněná kompenzační opatření podle pokynů na záchranu či restrukturalizaci za dostatečná k tomu, aby negativní účinky na podmínky obchodu byly co nejslabší.

6.3.4 **Podpora omezená na minimum (vlastní příspěvek)**

(141) Zatřetí, podle bodu 43 pokynů na záchranu a restrukturalizaci, v zájmu omezení výše podpory na nezbytné minimum restrukturalizačních nákladů je nutné, aby příjemce významně přispěl na restrukturalizaci ze svých vlastních zdrojů. Příspěvek může pocházet i z prodeje aktiv, která nejsou nezbytně důležitá pro přežití podniku, nebo z vnějších zdrojů za tržních podmínek.

(142) V případě větších firem považuje Komise obvykle za přiměřený příspěvek nejméně 50 % restrukturalizačních nákladů. Avšak za výjimečných okolností a v případě zvlášť závažných problémů se může Komise spokojit i s nižším příspěvkem (bod 44 pokynů na záchranu a restrukturalizaci).

(143) Vlastní příspěvek musí být skutečný, tj. opravdový, bez všech budoucích výnosů, jako je peněžní tok (bod 43 pokynů na záchranu a restrukturalizaci). Svou podstatou nesmí vlastní příspěvek obsahovat žádnou jinou státní podporu.

(144) Vzhledem k tomu, že celkové náklady na restrukturalizaci činí [8 900 až 10 500] milionů CZK, se navrhovaný vlastní příspěvek společnosti ČSA skládá ze

— soukromého bankovního úvěru od Komerční banky ([125 až 140] milionů CZK) a

— prodeje aktiv (pozemky, nemovitosti, letoun a dceřiné společnosti) ([2]).

(145) Vlastní příspěvek ČSA navržený českými orgány by představoval [70 až 80] % celkových nákladů restrukturalizace. Komise dále konstatuje, že ČSA získaly soukromou leasingovou smlouvu na pronájem letadla ([25 až 30] milionů USD), kterou lze rovněž považovat za vlastní příspěvek.

Pronájem letounu

(146) V květnu 2011 se ČSA podařilo získat letoun Airbus A319 a dva motory formou leasingové smlouvy financované ze soukromých zdrojů. Pronájem poskytla za tržních podmínek […].. Leasingová smlouva odpovídá úvěru ve výši [25 až 30] milionů USD (cca. [520 až 600] milionů CZK neboli [5,3 až 5,9] % nákladů na restrukturalizaci).

(147) Leasingová společnost poskytne ČSA letoun, který se bude po dobu 10 let používat za podmínek finančního leasingu; po zaplacení všech splátek v plném rozsahu se ČSA stanou vlastníkem letounu. Kromě zálohy ve výši [29 až 33] % ceny letadla budou ČSA hradit pronajímateli čtvrtletní leasingové splátky. Tyto splátky se vypočítají z ceny letadla plus úroky z úvěru, který si leasingová společnost vzala od banky (3měsíční sazba London Interbank Offered Rate (LIBOR) plus marže). Úhrada splátek (nebo spíše splacení úvěru, který leasingové společnosti poskytla […]) bude zajištěna zejména zástavou letounu ve prospěch banky po celou dobu trvání leasingu.

(148) Komise konstatuje, že uvedená leasingová smlouva prokazuje, že ČSA byly již s to získat vnější zdroje financování za tržních podmínek bez jakékoli pomoci českých orgánů. Toto financování signalizuje, že trh věří v reálnost předpokládaného návratu k životaschopnosti. Komise proto považuje leasing v hodnotě [520 až 600] milionů CZK za součást vlastního příspěvku.

([1]) V případě společnosti Air Malta (rozhodnutí Komise SA.33015, C(2012) 4198 final) činilo snížení kapacity ziskových tras 5 %. V předchozích rozhodnutích ve věci restrukturalizace byla akceptována kompenzační opatření v podobě celkového snížení kapacity (Austrian Airlines: 15 % (rozhodnutí Komise C 6/2009, Úř. věst. L 59 z roku 2010, s. 1, bod 323), LTU: 28 % (rozhodnutí Komise N 428/2002, Úř. věst. C 148 z roku 2003), anebo v podobě sníženého tržního podílu (Cyprus Airways: 3 %, rozhodnutí Komise C 10/2006, Úř. věst. L 49 z roku 2008, s. 25, bod 129)).

([2]) Podrobnosti viz tabulka 5.

Soukromý úvěr od Komerční banky

(149) Navrhovaný úvěr od Komerční banky se skládá z úvěrové linky na základě rámcové dohody. Komise konstatuje, že rámcová dohoda prokazující úvěrovou linku ve výši [480 až 540] milionů CZK byla uzavřena již dne 31. března 2009 a že kvůli zhoršující se finanční situaci ČSA byla úvěrová linka snižována v následných změnách rámcové dohody. Poslední změna rámcové dohody z prosince 2009 poskytuje úvěrovou linku pouze ve výši [200 až 220] milionů CZK do 30. června 2010. Komise to chápe tak, že navrhovaný vlastní příspěvek ve výši [125 až 140] milionů CZK je nejnovější zůstatek této úvěrové linky.

(150) Vlastní příspěvek by měl prokázat, že trh věří v reálnost předpokládaného návratu k životaschopnosti. Jelikož byla příslušná úvěrová dohoda uzavřena dlouho před začátkem období restrukturalizace a vzhledem k tomu, že Komerční banka následně snížila úvěrovou linku, Komise neakceptuje tento soukromý úvěr jako vlastní příspěvek ve smyslu bodu 43 pokynů na záchranu a restrukturalizaci.

Prodej aktiv

(151) Prodej aktiv lze rozdělit do tří skupin – i) prodej soukromým subjektům na trhu, ii) prodej nemovitého majetku podniku Letiště Praha a iii) prodej dceřiných společností českému státu (ČAH).

i) Prodej soukromým subjektům na trhu

(152) Tyto prodeje proběhly zčásti na základě otevřeného, transparentního a bezpodmínečného nabídkového řízení, např. prodej provozů Duty Free a prodej společnosti Slovak Air Services, s.r.o. Další část byla prodána po individuálních jednáních soukromým subjektům, např. letouny (prodány různým leteckým společnostem) a sloty na letišti Heathrow v Londýně (prodány společnosti British Airways). Tyto prodeje se uskutečnily v červenci 2010 a vynesly [3 až 3,5] miliardy CZK ([31 až 35] % celkových nákladů na restrukturalizaci).

(153) Komise bere na vědomí, že tato část příspěvku na restrukturalizační náklady opravdu pochází z vlastních zdrojů společnosti a je skutečná a konkrétní, jak je to požadováno v bodě 43 pokynů na záchranu a restrukturalizaci. Komise proto uznává tyto výnosy za vlastní příspěvek.

ii) Prodej podniku Letiště Praha

(154) Pozemky a nemovitosti, které se nacházejí v areálu letiště Praha-Ruzyně, byly prodány podniku Letiště Praha dne 9. prosince 2009, 2. února 2010 a 13. května 2010. Tato aktiva byla prodána za [1 620 až 1 850] milionů CZK ([15 až 17] % celkových nákladů na restrukturalizaci).

(155) Česká republika přijala zákon o vlastnictví letiště Praha-Ruzyně, podle něhož s ohledem na jejich strategický význam musí být všechny pozemky a nemovitosti v sousedství letiště Praha-Ruzyně ve vlastnictví státních podniků. Podle českých orgánů jsou tyto nemovitosti pro letiště Praha-Ruzyně strategicky důležité s ohledem na novou vzletovou a rozjezdovou dráhu, která tam má být vybudována.

(156) Všechna tato aktiva byla prodána za cenu, kterou stanovili ve znaleckých posudcích nezávislí znalci z České republiky [1] před uskutečněním příslušných transakcí. Komise provedla analýzu předložených znaleckých posudků a shledala je dostatečně spolehlivými. Ocenění nedávají důvody k pochybnostem, neboť nebyly odhaleny žádné chyby, byly uplatněny schválené metodiky a ocenění se zakládá na věrohodných předpokladech. Komise rovněž konstatuje, že znalecké posudky byly zpracovány před uskutečněním příslušných transakcí a neberou v úvahu monopolní postavení státu jako jediného potenciálního kupce. Komise se proto domnívá, že výsledky znaleckých posudků se hodně blíží realistickým tržním cenám aktiv.

(157) Znalecký posudek nebral v úvahu zástavy či jiné formy věcných břemen. Pokud jde o zástavní práva, zejména o zajištění úvěru od společnosti Osinek, české orgány potvrdily, že všechna zástavní práva byla zrušena před realizací prodeje. Ve dvou ze tří prodejních smluv z 9. prosince 2009 a 2. února 2010 smluvní strany souhlasily s tím, že majetek bude převeden bez věcných břemen. Pouze třetí smlouva ze dne 13. května 2010 obsahuje ustanovení, podle něhož převáděný majetek je zatížen břemeny zapsanými v katastru nemovitostí. Jedná se o tato věcná břemena:

a) břemeno ve prospěch Letiště Praha na využívání transformátorů a distribučních míst (na parcele č. 2587);

b) břemeno ve prospěch ČSA na používání pozemku pro provozní účely (parcela č. 2588/3);

c) břemeno ve prospěch podniku PREdistribuce, a.s. na údržbu kabelových sítí a právo vstupovat na pozemek (parcela č. 2586/1).

[1] Tito znalci (YBN Consult – Znalecký ústav, s.r.o. a PROSCON, s.r.o.) jsou zapsáni v seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost, který vede Ministerstvo spravedlnosti České republiky, a mají zkušenosti s oceňováním majetku.

(158) Komise se domnívá, že břemena mohou v zásadě snižovat hodnotu nemovitostí. Komise však konstatuje, že břemeno pod písmenem a) bodu odůvodnění 156 přestalo existovat v době, kdy byl majetek převeden, neboť břemeno bylo ve prospěch samotného kupujícího. České orgány potvrdily, že břemeno pod písmenem b) bodu odůvodnění 156 již neexistovalo v době, kdy se vlastnictví převádělo. Třetí břemeno pod písmenem c) bodu odůvodnění 156 stále trvá, ale toto břemeno je jednou z podmínek pro připojení pražského letiště na elektrorozvodnou síť, kterou provozuje podnik PREdistribuce, a.s.

(159) S ohledem na zásadní povahu jediného břemene, které bylo převedeno spolu s majetkem, má Komise za to, že výše popsaná břemena nemají dopad na hodnotu prodaných aktiv.

(160) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise uznává výnosy z prodeje pozemků ve výši [1 620 až 1 850] milionů CZK za vlastní příspěvek.

iii) Prodej dceřiných společností holdingu ČAH

(161) Dále byly státu (ČAH) prodány dceřiné společnosti ČSA. Byly to HCA, a.s., ([500 až 580] milionů CZK); Czech Airlines Handling, a.s., ([700 až 800] milionů CZK); ČSA Services, s.r.o. ([25 až 28] milionů CZK) a Czech Airlines Technics, a.s. ([1 až 1,15] miliardy CZK). Celková hodnota těchto prodejních transakcí činí [2,35 až 2,6] miliardy CZK ([24 až 26] % celkových nákladů na restrukturalizaci).

(162) Prodejní cena byla stanovena na základě znaleckých posudků od Deloitte Advisory, s.r.o., a PriceWaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o., jak je uvedeno v bodě odůvodnění 53. Komise analyzovala předložené znalecké posudky a shledala je dostatečně spolehlivými. Ocenění nedávají důvody k pochybnostem, neboť nebyly odhaleny žádné chyby, byly uplatněny schválené metodiky a ocenění se zakládá na věrohodných předpokladech. Komise proto soudí, že výsledky znaleckých posudků se blíží realistickým tržním cenám majetku. Komise rovněž konstatuje, že znalecké posudky byly zpracovány před uskutečněním příslušných transakcí.

(163) Vytvoření ČAH bylo rovněž předmětem připomínek konkurenta, který uvedl, že cílem těchto struktur je jen poskytnout ČSA další prostředky. Komise nicméně konstatuje, že Česká republika prohlásila, že vytvoření ČAH má jiné důvody, než jen pouhý převod kapitálu na ČSA. Hlavním cílem ČAH je zatraktivnit podniky ve státním vlastnictví pro potenciální investory. Při existenci ČAH bude opravdu jednodušší privatizovat jednotlivé dceřiné společnosti ČSA odděleně jednotlivými investory. Vytvoření ČAH by dále mělo zajistit konkurenční ceny služeb uvnitř skupiny a stimulovat tvorbu zisku ve všech dceřiných společnostech, jakož i jejich orientaci na vnější zákazníky.

(164) A konečně, vytvoření ČAH v jeho stávající podobě schválil český Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (se závazky) a prodej dceřiných společností se uskutečnil na základě výše zmíněných znaleckých posudků.

(165) Ve světle výše uvedeného Komise uvádí, že celkový vlastní příspěvek včetně prodeje dceřiných společností by představoval [78 až 85] % celkových nákladů na restrukturalizaci. V tomto případě však ani není potřebné vzít toto opatření v úvahu, protože i bez něj ČSA poskytly dostatečný vlastní příspěvek ke krytí nákladů na restrukturalizaci (sestávající z prodeje soukromých subjektů na trhu, prodeje pozemků a nemovitostí státnímu podniku Letiště Praha a leasingu letounu), který činí [5,2 až 5,8] miliardy CZK neboli [55 až 60] % nákladů na restrukturalizaci. ([1])

(166) Komise se proto domnívá, že požadavky v bodě 43 pokynů na záchranu a restrukturalizaci byly splněny, a proto se podpora omezila jen do výše úplného minima nezbytných restrukturalizačních nákladů.

6.3.5 **Zásada „jednou a dost“**

(167) Podpora musí splňovat podmínku „jednou a dost“. Bod 72 pokynů na záchranu a restrukturalizaci stanoví, že podnik, který obdržel podporu na záchranu a restrukturalizaci v posledních deseti letech, není způsobilý pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(168) V rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila Komise pochybnosti ohledně možných prvků státní podpory v úvěru od společnosti Osinek. Avšak ve svém konečném rozhodnutí ve věci SA.29864 – možné aspekty státní podpory

([1]) Oznámený prvek podpory činí 2 500 miliardy CZK. Leasing letounu ([520 až 600] milionů CZK), prodej soukromým subjektům ([3 až 3,5] miliardy CZK) a prodeje pozemků a nemovitostí státu ([1,62 až 1,85] miliardy CZK) což dává celkem [5,2 až 5,8] miliardy CZK. Proto i v případě, že by byl prodej dceřiných společností holdingu ČAH považován za podporu, prvek podpory by činil [4,5 až 5] miliardy CZK (2,5 miliardy CZK plus [2,35 až 2,6] miliardy CZK). Tento prvek podpory je nižší než je výše vlastního příspěvku ([5,2 až 5,8] miliardy CZK), což by pokrylo více než 50 % celkových nákladů na restrukturalizaci ve výši [8,9 až 10,5] miliardy CZK.

při poskytnutí úvěru společností Osinek, a.s. – dospěla Komise k závěru, že úvěr od společnosti Osinek nepředstavuje státní podporu, a i kdyby tomu tak bylo, tato podpora by byla slučitelná podle dočasného rámce ([1]). Kromě toho české orgány potvrdily, že ČSA v posledních deseti letech nezískaly žádnou podporu na záchranu či restrukturalizaci. Komise proto soudí, že zásada „jednou a dost" byla dodržena.

6.3.6 **Další možné otázky státní podpory**

(169) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení upozornily třetí strany na řadu dalších otázek v souvislosti s možnou státní podporou, zejména na prodej HCA, financování odměn pro generálního ředitele ČSA Letištěm Praha a na možnou výhodu, kterou ČSA získaly z provozu linky na trase Praha – Tel Aviv.

Prodej HCA

(170) TS ve svých připomínkách tvrdil, že ČSA použily obdrženou státní podporu na rozšíření svého charterového podnikání (to realizuje prostřednictvím své dceřiné společnosti HCA), které tak může nabízet lety za cenu o 20 % nižší než jsou obvyklé ceny na trhu.

(171) Komise žádala o podrobné informace o prodeji a budoucím provozu HCA. Česká republika vysvětlila, že do HCA nebylo po převedení charterové přepravy vloženo žádné letadlo, a potvrdila, že všechny leasingy letadel se uskutečňují v souladu s posudkem znalce, který ocenil převod ([2]), a v souladu s leasingovými sazbami, které byly stanoveny na základě Lease Rate Digest, který publikuje International Bureau of Aviation ([3]), jež se specializuje na odhady tržních sazeb operativního leasingu pro jednotlivé typy letadel a počet let v provozu.

(172) Co se týče případného převodu zaměstnanců, české orgány vysvětlily, že malý počet administrativních pracovníků (cca 20) byl převeden do HCA z ČSA v roce 2010 v souvislosti s vkladem charterového podnikání ČSA a v souladu s pravidly a ustanoveními českého obchodního zákoníku. Většina zaměstnanců, včetně všech pilotů a palubního personálu nastoupila do HCA na základě nového výběrového řízení. Všem zaměstnancům, kteří byli dříve zaměstnáni u ČSA, skončila platnost pracovních smluv a nové smlouvy uzavřeli s HCA. Do nových smluv se nepřenášela práva za odpracované roky.

(173) V neposlední řadě Česká republika potvrdila, že nedojde k přesunu části letadlového parku ČSA do HCA, kde by byl používán k provozování letů ČSA. Podnik HCA od roku 2009 neexpandoval, pouze se vrací k původnímu objemu letů, které provozovala charterová divize ČSA v letech 2008 až 2009. Nepřevezme provoz pravidelných letů do destinací, které ČSA zrušily, a bude nabízet pouze charterové lety.

(174) S ohledem na poskytnuté informace se Komise nedomnívá, že dochází k jakémukoli křížovému subvencování činností mezi ČSA a HCA a že na HCA přešlo selektivní zvýhodnění poskytnuté ČSA.

Financování odměny pro generálního ředitele

(175) Generální ředitel ČSA byl rovněž generálním ředitelem Letiště Praha a dostával v letech 2010 a 2011 plat z obou organizací. Pokud jde o stížnost týkající se potenciální výhody pro ČSA ve formě platu jejich generálního ředitele, Česká republika vysvětlila, že odměna generálního ředitele byla stanovena na základě dvou samostatných manažerských smluv uzavřených mezi generálním ředitelem na jedné straně a ČSA a Letištěm Praha na straně druhé. Česká republika dále tvrdila, že Letiště Praha neposkytovalo žádnou náhradu za výplatu odměny, kterou dostával generální ředitel za svou práci v ČSA. Podle dvou manažerských smluv se odměna skládá ze dvou složek, a to ze základního platu a z prémie odvozené od hospodářských výsledků. Základní složka smlouvy s ČSA byla snížena na 1 CZK měsíčně do doby, kdy ČSA dosáhnou kladného provozního výsledku. Výše prémie odvislé od hospodářských výsledků byla nicméně stanovena na úrovni dvanáctinásobku nesníženého základního platu za rok.

(176) Komise prověřila platový přehled generálního ředitele, z něhož vyplývá, že plat a prémie, které ČSA vyplácí generálnímu řediteli, činily přibližně […] jeho ročního příjmu a zbylé […] pocházely z jeho zaměstnání u Letiště Praha. Tento rozdíl je způsoben zejména různými výsledky obou podniků v příslušném období.

(177) Vzhledem k tomu, že generální ředitel byl za svoji práci odměňován v obou společnostech podle jejich hospodářských výsledků, Komise soudí, že ČSA nebyla poskytnuta státní podpora z titulu toho, jak byl jejich generální ředitel za svou práci odměňován.

([1]) Státní podpora podle dočasného rámce slouží k jiným účelům, zejména k usnadnění přístupu podniku k vnějšímu financování s cílem napravit vážnou poruchu v hospodářství členského státu podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a proto nepředstavuje podporu na záchranu a restrukturalizaci ve smyslu pokynů na záchranu a restrukturalizaci podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

([2]) Znalecký posudek ze dne 3. června 2011, který pro ČSA Group vypracovala společnost Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Trasa do Tel Avivu

(178) TS ve svých připomínkách tvrdí, že Česká republika sjednala možnost provozovat linku na trase Praha – Tel Aviv pro více než jednoho dopravce speciálně ve prospěch ČSA. Jednání, která se týkala změny dvoustranné dohody o letecké dopravě (dále jen „Dohoda") mezi Českou republikou a Státem Izrael ([1]), proběhla krátce po ukončení otevřeného výběrového řízení na provozování této trasy, které vyhrál TS (viz bod odůvodnění 73).

(179) Komise konstatuje, že Česká republika je oprávněna zahájit jednání se Státem Izrael o rozšíření práva na přístup na dopravní trh pro letecké dopravce obou stran, dokud nebude uzavřena jednotná evropsko-středomořská letecká smlouva mezi Evropskou unií a jejími členskými státy na jedné straně a Státem Izrael na straně druhé.

(180) V průběhu konzultací před uzavřením Dohody letecké úřady souhlasily mimo jiné s dočasným rozšířením přístupu na trh dopravy tím, že umožní „speciální lety", což bylo následně potvrzeno změnou Dohody.

(181) České orgány vysvětlily, že rozšíření přístupu na česko-izraelský dopravní trh nebylo sjednáno výlučně ke prospěchu ČSA, že bylo provedeno v naprostém souladu s vnitrostátními právními předpisy a není v rozporu s rozhodnutím Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy České republiky o udělení přepravních práv společnosti Travel Service k provozování této trasy. ([2])

(182) Komise se domnívá, že členský stát má právo vyvolat změnu v dvoustranné dohodě kdykoli, pokud předmětná věc není v rozporu s právními předpisy Unie. Kromě toho rozhodnutí, jímž bylo TS uděleno právo provozovat trasu Praha–Tel Aviv, nestanoví, že podobná práva nesmí být přiznána jinému subjektu, je-li to v souladu s ustanoveními dohody.

(183) Závěrem Komise poznamenává, že odstavec 1 článku III revidované dohody stanoví, že „*každá smluvní strana má právo jmenovat písemně druhé smluvní straně jednu nebo více leteckých společností pro účely provozování dohodnutých služeb na určených trasách*." ČSA tedy nejsou jediným leteckým dopravcem, který může těžit ze změny Dohody. Revize Dohody zřejmě představuje opatření, které otvírá trh, což lze považovat za prosoutěžní. Nelze tedy vyvodit, že toto opatření zvýhodňuje zvlášť ČSA, a že proto představuje státní podporu.

6.4 ZÁVĚR

(184) Oznámené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise vyjadřuje politování nad tím, že české orgány nesplnily povinnost zdržet se jednání podle čl. 108 odst. 3 SFEU. Nicméně s ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že poskytnutá podpora ve výši 2,5 miliardy CZK a RP jsou slučitelné s podmínkami, které vyžadují pokyny na záchranu a restrukturalizaci. Komise proto rozhodla, že podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Podpora na restrukturalizaci, kterou Česká republika oznámila a která spočívá v kapitalizaci pohledávky z úvěru ve výši 2,5 miliardy CZK ve prospěch podniku České aerolinie, a.s. (ČSA), představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Provádění této státní podpory je slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno České republice.

V Bruselu dne 19. září 2012.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

([1]) Smlouva mezi vládou České a Slovenské Federativní Republiky a vládou Státu Izrael o letecké dopravě podepsaná v Jeruzalémě dne 24. dubna 1991.

([2]) Rozhodnutí Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy České republiky č.j. 278/2011-220-SP/18 ze dne 30. června 2011.

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2013 (bez DPH, včetně poštovného za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 420 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	910 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	100 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepisovat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

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

EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: http://europa.eu

Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS