

Den Europæiske Unions Tidende

L 92



Dansk udgave

Retsforskrifter

56. årgang

3. april 2013

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

AFGØRELSER

2013/150/EU:

- ★ **Kommissionens afgørelse af 9. januar 2012 SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) om Ungarns statsstøtte til Malév Hungarian Airlines Zrt. (meddelt under nummer K(2011) 9316) ⁽¹⁾** 1

2013/151/EU:

- ★ **Kommissionens afgørelse af 19. september 2012 om den tjekkiske republiks statsstøtte SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) til České aerolinie a.s. (ČSA — Czech Airlines — Omstruktureringsplan) (meddelt under nummer C(2012) 6352) ⁽¹⁾** 16

Pris: 3 EUR

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 9. januar 2012

SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) om Ungarns statsstøtte til Malév Hungarian Airlines Zrt.

(meddelt under nummer K(2011) 9316)

(Kun den ungarske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2013/150/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Kommissionens beslutning om at indlede proceduren i artikel 108, stk. 2, i TEUF⁽¹⁾ vedrørende støtteforanstaltning C 38/10 (ex NN 69/10)⁽²⁾,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser, under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I. BAGGRUND OG SAGSFORLØB

(1) Efter flere fejlslagne forsøg på privatisering indgik den ungarske stat i 2007 en salgs- og købsaftale med AirBridge Zrt. (i det følgende benævnt "AirBridge")

⁽¹⁾ Med virkning fra 1. december 2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i TEUF. De to sæt bestemmelser er i alt væsentligt identiske. I denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF læses som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88, hvor det er relevant.

⁽²⁾ Kommissionens afgørelse K(2010) 9671 endelig af 21. december 2010 (EUT C 156 af 26.5.2011, s. 11).

vedrørende 99,95 % af aktierne i sit nationale luftfarts-selskab Malév Hungarian Airlines Zrt. (i det følgende benævnt "Malév"). AirBridge betalte 200 mio. HUF (740 000 EUR⁽³⁾) for aktierne. Privatiseringsaftalen blev anmeldt til Kommissionen i henhold til artikel 108, stk. 2, i TEUF, men senere trukket tilbage⁽⁴⁾.

(2) Efter den nye ejers økonomiske problemer erhvervede den russiske Vnyesekonombank (i det følgende benævnt "VEB") en ejerandel på 49,5 % i AirBridge og blev Malévs indirekte aktionær.

(3) I marts 2010 fik Kommissionen via pressen kendskab til den ungarske stats hensigt om at renationalisere Malév. Ved e-mail af 2. marts 2010 bekræftede de ungarske myndigheder disse presseforlydender.

(4) Ved e-mail af 10. marts 2010 modtog Kommissionen en klage fra Wizz Air, et ungarsk lavprislufftsselskab og en vigtig konkurrent til Malév i Ungarn. Ifølge denne klage var der angiveligt ydet ulovlig og uforenelig statsstøtte til Malév ved hjælp af en række forskellige foranstaltninger. Ved brev af 29. marts 2009 fremsendte

⁽³⁾ Beløbene i EUR i denne afgørelse er omtrentlige størrelser, der kun gives som indikationer. Alle beløb i HUF (med undtagelse af MFB-lånet på 76 mio. EUR og VEB-garantien på 32 mio. EUR, som er denomineret i EUR, se betragtning (20)) er omregnet til EUR ved anvendelse af valutakursen den 2. august 2011: 270 EUR/HUF. I 2011 svingede HUF stærkt mellem 260 og 300 EUR/HUF.

⁽⁴⁾ De ungarske myndigheder anmeldte finansieringsordningerne i forbindelse med privatiseringen af Malév til Kommissionen ved elektronisk anmeldelse af 10. april 2008. Denne foranstaltning blev registreret under N 190/2008. De ungarske myndigheder trak foranstaltningen tilbage den 12. november 2009.

Kommissionen en ikke-fortrolig udgave af klagen til de ungarske myndigheder sammen med en anmodning om supplerende oplysninger. Ungarn fremsendte bemærkninger vedrørende indholdet af denne klage den 30. april 2010 og besvarede de spørgsmål, der var rejst deri.

- (5) På et møde den 5. maj 2010 tilkendegav de ungarske myndigheder, at de havde til hensigt at omstrukturere luftfartsselskabet. De meddelte imidlertid også, at de endnu ikke vidste, hvor omfattende denne omstrukturering ville blive.
- (6) En anden klage (fra en konkurrent, som anmodede om hemmeligholdelse af identiteten) af 5. oktober 2010 blev modtaget af Kommissionen og videresendt til de ungarske myndigheder ved brev af 21. oktober 2010. De ungarske myndigheder fremsendte bemærkninger vedrørende indholdet af denne klage den 19. november 2010.
- (7) Yderligere anmodninger om oplysninger blev sendt til de ungarske myndigheder den 14. juli 2010 og 8. oktober 2010, og der blev modtaget svar den 11. august 2010, 16. august 2010, 5. oktober 2010, 3. november 2010 og 23. november 2010.
- (8) På denne baggrund indledte Kommissionen den 21. december 2010 en formel undersøgelsesprocedure i henhold til artikel 108, stk. 2, i TEUF (i det følgende benævnt "beslutningen om indledning af proceduren") vedrørende forskellige påståede statsstøtteforanstaltninger til fordel for Malév.
- (9) Ungarn fremsatte sine bemærkninger til Kommissionens beslutning om indledning af proceduren den 24. februar 2011.
- (10) Beslutningen om indledning af proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 26. maj 2011⁽⁵⁾. To interesserede parter fremsatte bemærkninger: Wizz Air den 26. juni 2011 og en konkurrent (som anmodede om hemmeligholdelse af identiteten) den 28. juni 2011.
- (11) Disse bemærkninger blev videresendt til Ungarn ved brev af 6. juli 2011. Ungarn fremsendte kommentarer til bemærkningerne fra tredjemand den 5. september 2011.
- (12) Efter beslutningen om indledning af proceduren blev der afholdt to møder i Bruxelles mellem Kommissionens tjenestegrene og de ungarske myndigheder henholdsvis den 10. juni 2011 og 19. oktober 2011.
- (13) Kommissionen anmodede de ungarske myndigheder om yderligere oplysninger den 26. september 2011 og fik svar fra Ungarn ved brev af 25. oktober 2011.

⁽⁵⁾ Se fodnote 2.

II. MALÉV OG DE PÅGÆLDENDE FORANSTALTNINGER

II.1. Virksomheden

- (14) Malév har hjemsted i *Budapest Liszt Ferenc International Airport* (i det følgende benævnt "Budapest Lufthavn") og opererer på nuværende tidspunkt en flåde på 22 fly⁽⁶⁾ til destinationer i Europa og Mellemøsten. I 2009 transporterede selskabet 3,2 millioner passagerer⁽⁷⁾.

II.2. Perioden forud for privatiseringen i 2007

- (15) De ungarske myndigheder har flere gange forsøgt at privatisere Malév. I 1992 blev en aktiepost på 35 % i Malév solgt til et italiensk statskontrolleret konsortium mellem Alitalia og Simest. I 1997 solgte Alitalia-Simest sin aktiepost til et konsortium af to privatejede ungarske banker (OTP & MKB). I 1999 blev hovedparten af de privatejede aktier tilbagekøbt af staten, hvorefter statens andel udgjorde 97 %.
- (16) Sammen med mange andre luftfartsselskaber led Malév alvorligt som følge af den tilbagegang på luftfartsmarkedet, der fulgte efter begivenhederne i september 2001, og blev tabsgivende (se tabel 1 nedenfor).
- (17) Det var på denne baggrund, at staten besluttede endnu en gang at privatisere Malév i 2007.

II.3. Privatiseringen i 2007 og Malév under privat kontrol

II.3.1. Salg til AirBridge

- (18) Det var nødvendigt at rekapitalisere virksomheden, og staten havde som ejer begrænsede muligheder for at finansiere en sådan investering. Der blev anmodet om tilbud på Malév, og i begyndelsen af 2007 nåede man frem til, at et SPV-selskab (special purpose vehicle) ved navn AirBridge havde afgivet det mest attraktive tilbud. AirBridge tilbød en attraktiv og angiveligt kommercielt bæredygtig forretnings- og omstrukturingsplan.
- (19) Derfor blev der den 23. februar 2007 indgået en salgs- og købsaftale om salg af 99,95 % af aktierne i Malév til AirBridge. 49 % af aktierne i AirBridge var ejet af Boris Abramovich⁽⁸⁾, en russisk forretningsmand, som havde aktiemajoriteten i en række russiske luftfartsselskaber (KrasAir og AirUnion-alliancen af russiske luftfartsselskaber), og 51 % af ungarske enkeltpersoner. AirBridge ventedes derfor at tilføre Malév industriel knowhow og ledelse, sammen med forretnings- og omstrukturingsplaner.

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

⁽⁷⁾ Det fremgår af selskabets websted, at "over 3 millioner betalende passagerer fløj med Malév i 2010".

⁽⁸⁾ Denne aktiepost på 49 % i AirBridge blev af Boris Abramovich stillet som sikkerhed over for VEB, den russiske statsejede "bank for udenlandske økonomiske aktiviteter", for et lån fra VEB til AirBridge.

- (20) De vigtigste dele af denne aftale var:
- (a) AirBridge købte 99,95 % af aktierne i Malév for 200 mio. HUF (740 000 EUR). Senest den 31. december 2008 var AirBridge forpligtet til at stille finansiering⁽⁹⁾ på 50 mio. EUR til rådighed.
- (b) Et lån ydet i 2003 til Malév af den 100 %-statsejede ungarske udviklingsbank (*Magyar Fejlesztési Bank*, i det følgende benævnt "MFB") på 76 mio. EUR blev fjernet fra Malévs balance og overført til et 100 %-statsejet SPV-selskab, Malév-forvaltningsselskabet (*Malév Vagyonkezelő Kft.*, i det følgende benævnt "MAVA").

Dette MFB-lån fra 2003 var et EUR-denomineret, 100 % statsgaranteret lån med en rentesats på 3-måneders IBOR + 0,5 %. Lånets oprindelige udløbstidspunkt var 2013, og hovedstolen skulle tilbagebetales på én gang ved løbetidens udløb. Med overførslen af hovedstolen og renterne til MAVA blev lånets løbetid også forlænget indtil 2017.

Ifølge de ungarske myndigheder blev aktiver til en værdi af 76 mio. EUR overført til MAVA sammen med lånet. Disse aktiver omfattede Malév-varemærket, en olieledning og et B767-fly. Hvis Malév skulle give overskud, ville selskabet også skulle betale 25 % af sit overskud efter skat til MAVA. AirBridge stillede også en bankgaranti til rådighed for MAVA fra VEB til at dække tilbagebetalingen af lånet op til 32 mio. EUR.

- (c) Malév ville også betale 200 000 EUR pr. år til MAVA som en licensafgift for at bruge navnet "Malév" og logoet. AirBridge var forpligtet til fortsat at bruge varemærket og sikre selskabets drift som et luftfarts-selskab indtil den 31. december 2017, lånets nye udløbsdato.
- (d) Malév ville tilbagelease B767-flyet – lige overført til MAVA (se punkt b) ovenfor) – fra MAVA fra 1. januar 2008 til 31. december 2017⁽¹⁰⁾.
- (21) En ny ledelse blev udpeget, og der blev indført en række omkostningsbesparende og indtægtsskabende foranstaltninger. Disse omfattede indstilling af langdistanceflyvninger og personalenedskæringer. Da disse foranstaltninger imidlertid faldt sammen med en voldsom stigning i brændstofpriserne, havde de ifølge Ungarn ingen samlet indvirkning på selskabets rentabilitet.

⁽⁹⁾ Mere præcist kapital på 20 mio. EUR plus 30 mio. EUR i form af kapital, ansvarlig lånekapital eller lån.

⁽¹⁰⁾ For en afgift bestående af en "engangsafgift" på 110 000 EUR og en "årlig afgift" på 1,1 mio. EUR, idet Malév betalte alle hermed forbundne vedligeholdelses- og driftsomkostninger.

- (22) Malévs økonomiske situation blev fortsat forværret, og efter 4 måneder manglede selskabet den nødvendige likviditet til at betale royalties for brugen af Malév-varemærket.
- (23) Ifølge Ungarn blev betalingerne for det B767-fly, der var leaset af MAVA, ikke "standset", så snart Malév havde besluttet at indstille langdistanceruterne, da Malév "aner-kender" denne gæld, og der blot er tale om en forsinkelse med hensyn til betaling, hvoraf der betales renter.
- (24) I andet halvår af 2008 begyndte den globale finanskrisen at indvirke på Malév såvel som på selskabets russiske partnere. Flere af Boris Abramovichs luftfartsselskaber gik konkurs. AirBridge var ikke længere i stand til at finansiere Malév og misligholdt tilbagebetalingen af lånet til VEB. Da aktieposten på 49 % i AirBridge var stillet som sikkerhed over for VEB, overtog VEB disse aktier. VEB tilkendegav, at man var villig til fortsat at finansiere Malév, men som bank og ikke som ejer.

II.3.2. Salg af Malév Ground Handling

- (25) Som allerede nævnt var Malévs økonomiske situation blevet yderligere forværret i begyndelsen af 2009. Selskabets aktionærer henvendte sig derfor til det statslige holdingselskab (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.*, i det følgende benævnt "MNV") med forslag om at sælge Malév Ground Handling, Malévs 100 %-ejede datterselskab (i det følgende benævnt "Malév GH"), til MNV.
- (26) Ifølge Ungarn var Malév GH på daværende tidspunkt og er fortsat en økonomisk velfunderet virksomhed.
- (27) En foreløbig købsaftale blev undertegnet i januar 2009 (og ændret i februar), hvorved der kunne foretages forudbetalinger på 4,3 mia. HUF (16 mio. EUR). MNV foretog forudbetalinger til Malév i januar og februar 2009. Disse forudbetalinger skulle tilbagebetales inden for 2 arbejdsdage, hvis MNV efter due diligence-undersøgelsen besluttede ikke at undertegne den endelige salgs- og købsaftale. Denne potentielle tilbagebetalingsforpligtelse var sikret ved sikkerhedsstillelsesaftaler. I juli 2009 besluttede MNV i sidste ende at opgive transaktionen, og købsprisen skulle tilbagebetales.
- (28) Forudbetalingen er aldrig blevet tilbagebetalt til MNV. Renter på forudbetalinger er aldrig blevet betalt til MNV⁽¹¹⁾.

⁽¹¹⁾ I stedet blev tilbagebetalingskravet over for Malév senere udlignet i forbindelse med den nedennævnte debt-equity-swap i februar 2010, dvs. et år efter at forudbetalingerne blev foretaget til Malév. Hovedstolen plus renter blev på det tidspunkt af en revisor fastsat til 4 664 604 041 HUF (17 mio. EUR).

II.3.3. Skatteudsættelse

- (29) Mellem januar 2007 og marts 2010 gav den ungarske skatte- og finansforvaltning (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, i det følgende benævnt "APEH") Malév lov til at udsætte eller omlægge betalingerne af forskellige typer skatter og socialsikringsforpligtelser. APEH inddrev ikke den forfaldne gæld fra juli 2008 og gik endog med til efterfølgende at omlægge yderligere beløb. I marts 2010 androg Malévs skatte- og socialsikringsgæld (hovedstol og morarenter) i alt 13,7 mia. HUF (51 mio. EUR). Med hensyn til hele Malév-koncernen er dette beløb 16,8 mia. HUF (62 mio. EUR). Den 11. marts 2010 blev det resterende beløb på Malévs løbende konto hos APEH betalt ved hjælp af nogle af de likvide midler fra den kapitalforhøjelse i februar 2010, der er nævnt nedenfor.

II.4. Renationaliseringen i 2010 og Malév under offentlig kontrol

II.4.1. Årsagerne til renationaliseringen af Malév

- (30) I 2010 var det ikke muligt at finde private investorer, der kunne overtage Malév fra AirBridge/VEB som hovedaktionær. Navnlige havde VEB ikke til hensigt at finansiere luftfartsselskabet som strategisk investor. Luftfartsselskabets økonomiske resultater var fortsat svage, som det fremgår af tabel 1 nedenfor.

Tabel 1

Malévs præstationsindikatorer 2003-2010 (mia. HUF)

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

Kilde: Oplysninger fra de ungarske myndigheder og Malévs regnskaber for 2010

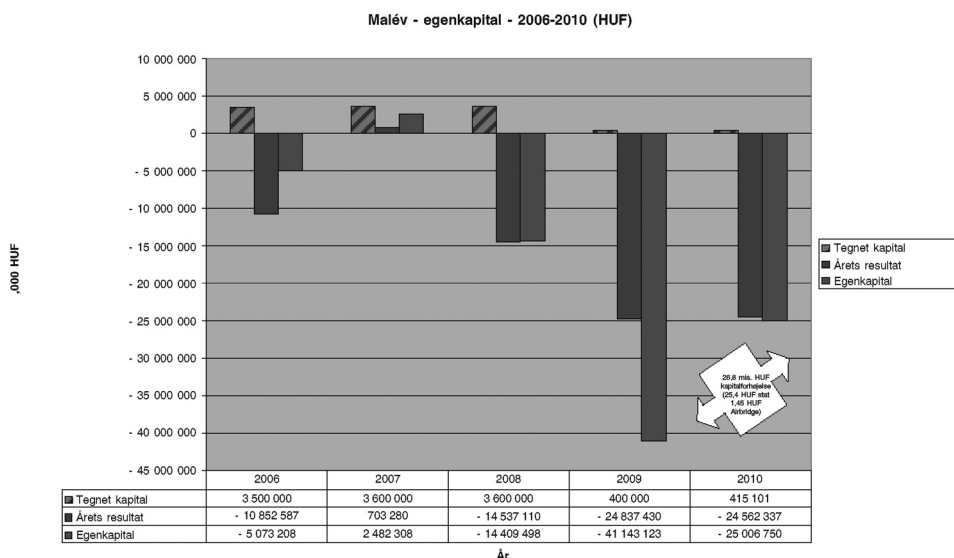
- (31) I stedet for likvidation besluttede de ungarske myndigheder at forhandle med VEB og AirBridge for at forsøge at forbedre Malévs forretningsmæssige stilling på mellemlang og lang sigt.

II.4.2. Kapitalforhøjelsen i februar 2010: debt-equity-swap og ny kapital

- (32) Den 26. februar 2010 blev VEB, AirBridge, MNV, Malév og den ungarske regering enige om en kapitalforhøjelse på 25,4 mia. HUF (94 mio. EUR) ved indskud af ny kapital på 20,7 mia. HUF (77 mio. EUR) og ved en debt-equity-swap af forudbetalingen for Malév GH (se afsnit II.3.2 ovenfor) plus renter heraf, i alt 4,7 mia. HUF (17 mio. EUR). AirBridge konverterede også 1,5 mia. HUF (5,4 mio. EUR) til egenkapital. Som følge heraf forsvandt kravene mod Malév, og de tidligere kreditorer blev ejere af selskabet.
- (33) Inden forhøjelsen blev den eksisterende registrerede kapital i Malév reduceret til næsten nul for at absorbere en del af de akkumulerede tab og afspejle den omstændighed, at de eksisterende aktier i Malév var blevet værdiløse. Malévs registrerede kapital blev derpå forhøjet ved at udstede nye aktier med et nominelt beløb på 0,01 HUF hver. Udviklingen i Malévs kapitalssituation fremgår af figur 1 nedenfor.
- (34) De 20,7 mia. HUF (77 mio. EUR), som blev tilført kontant af MNV, gjorde det muligt for Malév at tilbagebetale alle udestående skatteforpligtelser (se betragtning (29) ovenfor) og midlertidigt at stabilisere driften.
- (35) Efter kapitalforhøjelsen besad staten 94,6 % af aktierne i Malév, og AirBridge/VEB's andel blev reduceret.

Figur 1

Udvikling i Malév's kapital situation



II.4.3. Maj – august 2010: aktionærlån og konvertering til egenkapital

(36) Mellem maj og august 2010 ydede den ungarske stat via MNV Malév en række "aktionærlån" på i alt 9,2 mia. HUF (34 mio. EUR).

(37) Det første af disse lån i maj 2010 var på 2,16 mia. HUF (7,9 mio. EUR). Det blev beskrevet som et treårigt aktionærlån til en rente på 9,97 %. Tilbagebetalingen skulle finde sted på én gang ved løbetidens udløb, og sikkerheden var et pant i aktierne i Malév GH.

(38) Det andet af disse lån i juni 2010 på 1,34 mia. HUF (4,9 mio. EUR) var ligeledes et treårigt aktionærlån til en rente på 9,97 %, tilbagebetalingen skulle ligeledes finde sted på én gang ved løbetidens udløb, og sikkerheden var et pant i aktierne i Malév GH.

(39) I august 2010 blev der ydet et tredje aktionærlån på 5,7 mia. HUF (20,8 mio. EUR). Dette var ligeledes et treårigt aktionærlån til en rente på 9,97 %, som skulle tilbagebetales på én gang ved løbetidens udløb. I dette tilfælde var sikkerheden et pant i et fly (HA-LNA - et CRJ-jetfly).

(40) Den 24. september blev disse tre lån, der udgjorde i alt 9,2 mia. HUF (33,6 mio. EUR), sammen med renterne af dem (i alt 9,4 mia. HUF eller 34,3 mio. EUR), konverteret fra gæld til egenkapital i Malév, og de underliggende garantier blev frigivet.

II.4.4. September 2010: en yderligere kapitalforhøjelse og et yderligere aktionærlån

(41) Den 24. september 2010 foretog MNV også en kontant forhøjelse af Malév's kapital ved indskud af yderligere 5,3 mia. HUF (19,3 mio. EUR) i selskabet. MNV's (dvs. statens) ejerandel i Malév steg derved til 96,5 %.

(42) Samme dato ydede staten Malév et yderligere aktionærlån på 5,7 mia. HUF (20,8 mio. EUR) med en løbetid på 3 år til en rente på 9,97 %. Den første rentebetaling skal finde sted 6 måneder fra udbetalingsdatoen, mens tilbagebetalingen af hovedstolen er i form af et fast beløb ved løbetidens udløb. Garantierne for dette lån er et registreret pant i HA-LNA CRJ-flyet med aktivværdi på ca. 1,8 mia. HUF og et pant i salgsindtægter fra internationale og ungarske IATA-agenter.

III. OVERSIGT OVER DE UNDERSØGTE FORANSTALTNINGER

(43) I beslutningen om indledning af proceduren satte Kommissionen således spørgsmålstegn ved, om nedenstående foranstaltninger udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

— Foranstaltning 1: Det statsejede selskab MAVAs overtagelse den 31. december 2007 af et lån på **76 mio. EUR** ydet til Malév i 2003 af MFB, en 100 %-statsejet udviklingsbank, samt nogle af Malév's aktiver. Lånets løbetid vil blive forlænget indtil 2017.

- Foranstaltning 2: Tilrådighedsstilling af en "kontant-facilitet" på **4,3 mia. HUF** i et år i forbindelse med MNV's planlagte (senere mislykkede) køb af datterselskabet Malév GH, der ifølge de ungarske myndigheder var en økonomisk sund virksomhed. Selv om salget ikke blev gennemført, er denne forudbetaling af salgsprisen ikke blevet tilbagebetalt.
- Foranstaltning 3: Udsættelse af forskellige skatte- og socialsikringsbetalinger, der var forfaldet mellem januar 2007 og marts 2010. I marts 2010 udgjorde Malévs skatte- og socialsikringsgæld **13,7 mia. HUF**.
- Foranstaltning 4: En kapitalforhøjelse på **25,4 mia. HUF** foretaget af MNV i februar 2010 ved indskud af ny kapital på 20,7 mia. HUF (77 mio. EUR) og ved en debt-equity-swap af forudbetalingen for GH (se foranstaltning 2) plus renter, i alt 4,7 mia. HUF. (AirBridge konverterede også 1,5 mia. HUF til egenkapital.)
- Foranstaltning 5: Tre aktionærlån på i alt **9,2 mia. HUF**, som MNV havde ydet Malév fra maj til august 2010. Alle tre HUF-lån havde en rente på 9,97 %, med tilbagebetaling af hovedstolen som et fast beløb ved løbetidens udløb (alle trancher tre år). De to første trancher på i alt 3,5 mia. HUF (13 mio. EUR) var sikret ved datterselskabet Malév GH og den tredje tranche på 5,7 mia. HUF (21 mio. EUR) ved et fly (HA-LNA, et CRJ-jetfly).
- Foranstaltning 6: Konvertering af disse aktionærlån (sammen med renterne af dem) til egenkapital på **9,4 mia. HUF** i september 2010.
- Foranstaltning 7: En yderligere kontant kapitalforhøjelse på **5,3 mia. HUF** i september 2010. Statens ejerandel steg til 96,5 %.
- Foranstaltning 8: Et yderligere aktionærlån på **5,7 mia. HUF** ydet i september 2010, med en rente på 9,97 %, med tilbagebetaling af hovedstolen som et fast beløb ved løbetidens udløb. Lånet var sikret ved det ovennævnte HA-LNA CRJ-fly og et pant i salgsindtægter fra internationale og ungarske IATA-agenter.

navnlig med Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ⁽¹²⁾ (i det følgende benævnt "rammebestemmelserne for redning og omstrukturering").

IV. BEMÆRKNINGER FRA UNGARN

- (45) I sit svar på beslutningen om indledning af proceduren gentog Ungarn de forhold, der er beskrevet ovenfor, og redegjorde yderligere for grundene til luftfartsselskabernes vanskeligheder. Ungarn bekræftede også, at Malév kunne betragtes som en "permanent" kriseramte virksomhed som omhandlet i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering i hvert fald siden andet halvår af 2006.
- (46) Inden indledningen af den formelle undersøgelse gjorde de ungarske myndigheder kort fortalt gældende, at alle foranstaltninger er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip og det markedsøkonomiske kreditorprincip.
- (47) Hvad angår foranstaltningerne i forbindelse med salget af Malév til AirBridge, anførte de ungarske myndigheder, at disse foranstaltninger er i overensstemmelse med markedet på grund af sikkerhedsstillingen med henblik på at sikre MAVAs overtagelse af lånet. Med hensyn til det mislykkede salg af Malév GH gjorde de gældende, at Malév ikke fik nogen fordel, da der var stillet korrekt sikkerhed for den forsinkede tilbagebetaling af salgsprisen, og at der var beregnet renter af salgsprisen. Med hensyn til skatteudsættelsen gør de gældende, at der var stillet sikkerhed for disse beløb, at alle gældende renteopkrævninger og bøder var blevet anvendt, og at sådanne udsættelser endvidere er generelle foranstaltninger. Vedrørende renationaliseringen af Malév anfører de ungarske myndigheder, at de kunne have gennemtvunget deres krav over for Malév, hvilket havde medført selskabets konkurs og likvidation. De er af den opfattelse, at hvis de havde gjort dette, ville de kun have inddrevet en lille del af deres krav (bortset fra en del, der var dækket af VEB-garantien, som er nævnt i betragtning (20) ovenfor). Desuden var der opstået betydelige negative konsekvenser for den nationale økonomi ⁽¹³⁾.
- (48) Med hensyn til aktionærlånene og deres efterfølgende konvertering til egenkapital i Malév er staten af den opfattelse, at disse ikke udgjorde en fordel for Malév, da lånene til enhver tid var fuldt ud sikrede ved aktiver, at der blev anvendt markedsrenter, og at der ved konverteringen til egenkapital blev taget fuldt hensyn til alle forfaldne renter.

- (44) I beslutningen om indledning af proceduren satte Kommissionen også spørgsmålstegn ved, om disse foranstaltninger, for så vidt som de udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, er forenelige med det indre marked i lyset af undtagelserne i TEUF og

⁽¹²⁾ Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

⁽¹³⁾ F.eks. arbejdsløshed, en indvirkning på Malévs leverandører, faldende trafikmængder i Budapest Lufthavn, en mindre tilstrømning af turister og negative virkninger for Ungarns generelle tiltrækningskraft som investeringssted.

(49) De ungarske myndigheder indgav ingen nye elementer efter beslutningen om indledning af proceduren. Ungarns reaktion på beslutningen om indledning af proceduren indeholder således hverken nye elementer til støtte for, at foranstaltningerne ikke udgør støtte, eller oplysninger, der viser, at de gennemførte foranstaltninger er forenelige med det indre marked, navnlig med rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.

V. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(50) To konkurrenter fremsatte bemærkninger (se betragtning (10) ovenfor), og begge støttede Kommissionens undersøgelse:

(51) Den konkurrent, som anmodede om hemmeligholdelse af identiteten, gjorde gældende, at nogle private investorer var interesseret i at erhverve en kontrollerende ejerandel i Malév, hvilket viser, at der forelå realistiske muligheder for Ungarn som et alternativ til renationaliseringen af Malév i 2010.

(52) Wizz Air vurderede den samlede markedsværdi af de aktiver, der var blevet overført til MAVÁ sammen med MFB-lånet (foranstaltning 1), herunder Malév-varemærket, en olieledning og et B767-fly, til ikke over 27 mio. EUR, hvilket er betydeligt lavere end lånebeløbet. Wizz Air konkluderede derfor, at denne transaktion ikke var gennemført i henhold til armslængdeprincipper og udgjorde en væsentlig fordel for Malév.

(53) Med hensyn til skatteudsættelsen (foranstaltning 3) gjorde Wizz Air gældende, at en privat virksomhed i en lignende økonomisk situation som Malévs i henhold til ungarsk lovgivning hverken automatisk eller undtagelsesvis kunne indrømmes en lignende skatteudsættelse som den foreliggende.

VI. UNGARNS KOMMENTARER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

(54) Efter en forlængelse af svarfristen reagerede Ungarn på disse bemærkninger den 5. september 2011. Ungarn fastholder sit standpunkt, at de tidligere foranstaltninger er berettiget i henhold til det markedsøkonomiske investorprincip (se betragtning (59) nedenfor) og derfor ikke udgør statsstøtte. Ifølge Ungarn indvirker eksistensen af almene målsætninger ikke på den omstændighed, at foranstaltningerne ikke udgør støtte.

(55) Ungarn anførte, at der ikke var nogen realistiske alternativer, og at kun renationaliseringen gjorde det muligt for de ungarske myndigheder at genvinde fuld driftskontrol med Malév, hvorved det nationale luftfartsselskab fik mulighed for faktisk at gennemføre den omstrukturingsprocedure, som det havde arbejdet på siden 2007, for at sikre selskabets kommercielle succes. Med hensyn

til foranstaltning 1 var Ungarn af den opfattelse, at værdien af de pågældende aktiver svarede til værdien af lånet. Med hensyn til foranstaltning 3 anførte Ungarn, at de ungarske skattemyndigheder behandlede Malév som enhver anden skatteyder i en lignende situation.

VII. STØTTE SOM OMHANDLET I ARTIKEL 107, STK. 1, I TEUF

VII.1. Generelt

(56) For at afgøre, om de undersøgte foranstaltninger udgør statsstøtte, skal Kommissionen vurdere, om de opfylder de kumulative betingelser i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Det hedder i denne bestemmelse, at "[b]ortset fra de i traktaterne hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne".

(57) I lyset af denne bestemmelse vil Kommissionen vurdere, om de anfægtede foranstaltninger til fordel for Malév udgør statsstøtte.

(58) Med hensyn til de kumulative statsstøttekriterier hersker der i den foreliggende sag ikke tvivl om kriterierne vedrørende påvirkning af samhandelen og konkurrencefordrejning, og de blev heller ikke engang taget op af de ungarske myndigheder. Malév konkurrerer med andre EU-luftfartsselskaber, navnlig efter ikrafttrædelsen af den tredje fase af liberaliseringen af lufttransporten ("tredje pakke") den 1. januar 1993⁽¹⁴⁾. De pågældende foranstaltninger gjorde det muligt for Malév at fortsætte driften, således at selskabet ikke som andre konkurrenter behøvede at bære de konsekvenser, der normalt følger af dets dårlige økonomiske resultater.

(59) Med hensyn til statsmidler og tilregnelsen af foranstaltningerne er dette heller ikke blevet bestridt af Ungarn. APEH er den ungarske skattemyndighed og må som sådan klart tilregnes staten. MNV er det statslige holdingselskab. Dets opgaver fremgår af de vigtigste rammebestemmelser i loven om statslige aktiver (State Assets Act). MNV gennemfører regeringens og den kompetente ministers beslutninger. Med hensyn til MAVÁ er det også 100 %-statsejet (via MNV) og udgør – som de ungarske myndigheder forklarer – en "ungarsk statslig myndighed".

(60) Med hensyn til selektivitet blev dette ikke bestridt af Ungarn med undtagelse af foranstaltning 3 (skatteudsættelsen). Foranstaltningerne skulle begunstige en enkelt virksomhed, Malév.

⁽¹⁴⁾ Den "tredje pakke" omfattede indførelsen af harmoniserede krav til licenser til EU-luftfartsselskaber (forordning (EØF) nr. 2407/92), åben adgang for alle EU-luftfartsselskaber med en sådan licens til alle ruter inden for EU (forordning (EØF) nr. 2408/92) og fuld frihed med hensyn til billetpriser og rater blev også indført (forordning (EØF) nr. 2409/92).

- (61) Det vil blive vurderet i det følgende, om de undersøgte foranstaltninger gav Malév en økonomisk fordel.
- (62) I den forbindelse bemærker Kommissionen, at det følger af veletablerede EU-retlige principper, at hvis der stilles supplerende kapital til rådighed for en "virksomhed" på vilkår, der er bedre end de normale markedsvilkår, kunne dette være omfattet af artikel 107, stk. 1, i TEUF, da det ville resultere i en "begunstigelse" af den pågældende virksomhed som omhandlet i denne artikel. For at afgøre, om der ydes en sådan fordel, anvender Kommissionen det "markedsøkonomiske investorprincip". Ifølge dette princip ville der ikke foreligge statsstøtte, når "en privat investor, som handler under normale markedsøkonomiske betingelser [...], og som er af en størrelse, der kan sammenlignes med den offentlige sektors forvaltningsorganer, under tilsvarende omstændigheder kunne være foranlediget til at foretage den omhandlede kapitaltilførsel". Kommissionen skal derfor vurdere, "om en privat investor ville have gennemført transaktionen på de samme vilkår" ⁽¹⁵⁾. En hypotetisk privat investor handler som en fornuftig investor ⁽¹⁶⁾, der ønsker at maksimere sin fortjeneste uden dog at løbe en for stor risiko i forhold til afkastet ⁽¹⁷⁾.
- (63) Ifølge EU-Domstolens retspraksis skal der vel foretages en sammenligning mellem de indgreb, som iværksættes af en offentlig investor, når denne forfølger visse formål med hensyn til økonomisk politik, og den fremgangsmåde, der følges af en privat investor, men denne sidste behøver ikke nødvendigvis være en almindelig investor, som placerer kapital til forrentning på kortere eller længere sigt, men skal dog i det mindste være et privat holdingselskab eller en privat koncern af virksomheder, som følger en global eller sektorbestemt strukturpolitik, og som lader sig lede af mere langsigtede rentabilitetsudsigter ⁽¹⁸⁾.
- (64) Endvidere "[...] skal en offentlig og en privat investors adfærd sammenlignes under hensyn til den holdning, en privat investor ville have indtaget i forbindelse med den pågældende transaktion på grundlag af de foreliggende oplysninger og udsigterne på dette tidspunkt" ⁽¹⁹⁾.
- (65) Kommissionens gennemgang og vurdering skal omfatte "alle de væsentlige elementer i den omtvistede transaktion og [...] dens sammenhæng". Dette omfatter den begunstigede virksomheds økonomiske situation og det pågældende marked. På grundlag af ovenstående betragtninger er det primære spørgsmål, som Kommissionen ønsker at undersøge, om virksomheden opnåede "en økonomisk fordel, som den ikke ville have opnået under normale markedsvilkår" ⁽²⁰⁾.
- (66) Kommissionen bemærker også, at ifølge fast retspraksis finder det markedsøkonomiske investorprincip også anvendelse på lån. I forbindelse med ydelse af et lån indebærer dette princip, at det må undersøges, om en privat investor ville have ydet lånet til vedkommende på de betingelser, hvorpå lånet faktisk er blevet ydet ⁽²¹⁾.

VII.2. Vurdering af alle foranstaltningerne

- (67) Som allerede anført i beslutningen om indledning af proceduren er *BP Chemicals*-dommen ⁽²²⁾ relevant for vurderingen af den foreliggende sag. Kommissionen finder således, at foranstaltningerne ikke er selvstændige og er forbundet via deres kronologi, Malévs økonomiske situation og deres endemål, da de alle sigter mod at holde luftfartsselskabet på fode og løse dets likviditetsbehov og underkapitalisering som følge af dets tab. Ungarn har således også anført i sine bemærkninger til beslutningen om indledning af proceduren, at de forskellige trin i "processen" er "uadskillelige", og at alle foranstaltninger skulle forfølge ét mål, nemlig at sikre luftfartsselskabets drift ved at finde en strategisk investor.
- (68) Det fremgår af Ungarns bemærkninger, at Ungarns foranstaltninger til fordel for Malév er motiveret af almene hensyn og ikke baseret på hensynet til selskabets fremtidige rentabilitet. Ungarn understregede ved flere lejligheder den mislykkede privatisering og Malévs betydning for den nationale økonomi. Det erkendtes, at staten i forbindelse med foranstaltningerne tog hensyn til "den rolle, luftfartsselskabet spiller for den nationale infrastruktur, arbejdsmarkedet og leverandørernes interesse". De ungarske myndigheder pegede endvidere på, at ingen privat investor ville være villige til at overtage luftfartsselskabet i dets nuværende form. Kommissionen må derfor antage, at ingen privat investor under lignende omstændigheder ville have handlet som den ungarske regering, da den traf foranstaltningerne. I den forbindelse minder Kommissionen også om, at Domstolen fastslog i *Boch*-dommen, at det "navnlige [skal] vurderes, om en privat virksomhed ud fra udsigterne til rentabel drift under lignende omstændigheder ville have foretaget en sådan kapitalforhøjelse, idet der herved skal ses bort fra ethvert socialt, politisk eller regionalt hensyn til den pågældende sektor" ⁽²³⁾.

⁽¹⁵⁾ Dom i forenede sager T-228/99 og T-233/99, *Westdeutsche Landesbank GZ mod Kommissionen*, Sml. 2003 II, s. 435 ff., præmis 245.

⁽¹⁶⁾ Sag C-482/99, *Frankrig mod Kommissionen*, Sml. 2002 I, s. 4397, præmis 71.

⁽¹⁷⁾ Forenede sager T-228/99 og T-233/99, allerede nævnt i fodnote 15, præmis 255.

⁽¹⁸⁾ Sag C-305/89, *Italien mod Kommissionen*, Sml. 1991 I, s. 1603, præmis 20.

⁽¹⁹⁾ Forenede sager T-228/99 og T-233/99, allerede nævnt i fodnote 15, præmis 246. Se også sag T-16/96, *Cityflyer Express mod Kommissionen*, Sml. 1998 II, s. 757, præmis 76.

⁽²⁰⁾ Forenede sager T-228/99 og T-233/99, allerede nævnt i fodnote 15, præmis 251.

⁽²¹⁾ Sag T-16/96, *Cityflyer Express Ltd mod Kommissionen*, allerede nævnt i fodnote 19, præmis 45 og 46.

⁽²²⁾ Sag T-11/95, *BP Chemicals*, dom af 15. september 1998, præmis 170; forenede sager T-415/05, T-416/05 og T-423/05, *Olympic*, dom af 13. september 2010, præmis 385.

⁽²³⁾ Sag C-40/85, *Belgien mod Kommissionen (Boch)*, Sml. 1986, s. 2321, præmis 13. Se også forenede sager T-129/95, T-2/96 og T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH mod Kommissionen*, Sml. 1999 II, s. 17, præmis 132.

- (69) I lyset af Malév's dårlige økonomiske resultater over en lang periode (se tabel 1 og betragtning (103)-(104) nedenfor) og de ungarske myndigheders påstand om, at luftfartsselskabet har været permanent kriseram i hvert fald siden 2006, kunne en acceptabel forrentning for en privat investor kun forventes, hvis selskabet havde gennemgået en drastisk omstrukturering. Hverken Ungarn eller Malév har imidlertid på noget tidspunkt påvist, at en sådan omstrukturingsplan lå til grund for nogen af de undersøgte foranstaltninger.
- (70) På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at foranstaltning 1-8 samlet set ikke er i overensstemmelse med det markedøkonomiske investorprincip. Denne vurdering bekræftes yderligere af en undersøgelse af de enkelte foranstaltninger hver for sig.

VII.3. Vurdering af foranstaltning 1-8 hver for sig

VII.3.1. Foranstaltning 1

- (71) Ifølge Ungarn er MAVAs aktiviteter begrænset til en "engangsfunktion", dvs. at besidde visse aktiver, der tidligere var ejet af Malév, og fungere som "kanal for visse betalinger mellem Malév og MFB". MAVAs er kun oprettet til dette formål.
- (72) Med hensyn til gæld på 76 mio. EUR, der var overført til MAVAs, stammer denne fra en låneafale mellem Malév og MFB fra 2003. Lånet skulle tilbagebetales på én gang ved løbetidens udløb og var dækket af en statsgaranti. Dette lån fra 2003 var omfattet af listen over eksisterende støtteforanstaltninger i tiltrædelsestraktaten⁽²⁴⁾. I aftalen fra 2007 blev lånets løbetid imidlertid forlænget indtil 2017. Fra 2007 kan foranstaltningen derfor ikke længere betragtes som en eksisterende støtteforanstaltning. Forlængelsen af en støtteforanstaltning udgør således en ny støtteordning som fastsat i artikel 4, stk. 2, litra b), i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004⁽²⁵⁾.
- (73) Undersøgelsen har vist, at denne transaktion (dvs. forlængelse af gældens løbetid, oprettelse af MAVAs, overførsel af gælden til MAVAs, overførsel af aktiverne til MAVAs og aftalerne om tilbageleasing) udelukkende havde til formål at omstrukturere Malév's gæld. Ungarn erkendte selv, at det aldrig var formålet, at MAVAs skulle skabe overskud. Som følge af denne transaktion blev gælden (sammen med aktiverne) fjernet fra Malév's balance.
- (74) Ungarns argument om, at de finansielle forpligtelser, som Malév og AirBridge havde påtaget sig, var tilstrækkelige til at dække MAVAs omkostninger, er ikke acceptabelt til at godtgøre, at transaktionen er i overensstemmelse med markedet, da ingen privat markedsaktør havde haft incitament til at handle på samme måde. Med hensyn til sikkerhedsstillelserne skulle disse gøre det muligt for MAVAs at tilbagebetale gælden ved udløbet af lånets løbetid, dvs. i 2017⁽²⁶⁾. Ingen privat investor ville have påtaget sig en sådan risiko, dvs. overtage aktiver af en usikker fremtidig værdi til gengæld for en vis betalingsforpligtelse.
- (75) Mens de ungarske myndigheder har fremlagt ret forståelige vurderinger⁽²⁷⁾ med hensyn til B767-flyet⁽²⁸⁾ og olieledningen⁽²⁹⁾, synes vurderingen (discounted cash-flow-metode) i forbindelse med Malév-varemærket (56 mio. EUR) at køre i ring og i høj grad afhænge af luftfartsselskabets resultater, således at resultatet heraf ikke kan opfattes som den objektive værdi af Malév-varemærket, navnlig ikke på baggrund af luftfartsselskabets situation og resultater. I betragtning af, at staten var klar over sandsynligheden for, at Malév ikke ville være i stand til at opfylde sine royaltyforpligtelser, burde discounted cash-flow-metoden være resulteret i en værdi så lav som nul. I forbindelse med denne specifikke kontraktstruktur kan varemærkeværdien derfor ikke accepteres som tilstrækkelig sikkerhedsstillelse.
- (76) Aftaleparterne må have været klar over, at Malév, der allerede i 2007 var en kriseram virksomhed, ikke realistisk var i stand til at opfylde sin royaltyforpligtelse tilstrækkeligt. I kølvandet på denne transaktion kunne MAVAs "omkostninger" (dvs. rentebetalingen til MFB) faktisk ikke dækkes af Malév's royalties for varemærket. MAVAs har aldrig taget skridt til at inddrive de udestående betalinger.
- (77) Med hensyn til VEB-garantien på 32 mio. EUR skulle denne ikke kun dække hovedstolen, men også de regelmæssige rentebetalingen, som MAVAs skal foretage til MFB.
- (78) På denne baggrund og i betragtning af, at der ikke blev overført nogen passende ækvivalent til MAVAs, skal den omstændighed, at gælden blev fjernet fra selskabets balance, betragtes som en fordel for Malév.

⁽²⁴⁾ Liste over eksisterende støtteforanstaltninger, der er omhandlet i punkt 1, litra b), i den i kapitel 3 i bilag IV anførte ordning for eksisterende støtte i traktaten om Den Tjekkiske Republik, Estlands, Cyperns, Letlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloveniens og Slovakiet's tiltrædelse af Den Europæiske Union.

⁽²⁵⁾ EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1. Se også sag T-332/06, *Alcoa Trasformazioni* mod Kommissionen, dom af 25. marts 2009, endnu ikke trykt i Samling af Afgørelser, præmis 132, og forenede sager T-127/99, T-129/99 og T-148/99, *Diputación Foral de Álava* mod Kommissionen, Sml. 2002 II, s. 1275.

⁽²⁶⁾ Malév var navnlig forpligtet til at tilbagekøbe Malév-varemærket i 2017 for 76 mio. EUR, som MAVAs derpå ville anvende til at tilbagebetale MFB-lånet.

⁽²⁷⁾ Vurderingerne for alle tre aktiver (flyet, olieledningen og Malév-varemærket) blev udarbejdet af American Appraisal.

⁽²⁸⁾ Omkostningsbaseret metode, også under hensyntagen til oplysningerne i den årlige publikation "The Aircraft Value Reference" og et indikativt bud på flyet. (Det indikative bud på flyet blev indgivet til American Appraisal på grundlag af Malév's oplysninger.)

⁽²⁹⁾ Omkostningsbaseret metode.

VII.3.2. *Foranstaltning 2*

- (79) Med hensyn til MNV's forudbetaling for salget af GH (der senere mislykkedes) havde GH ifølge ekspertvurderingen fra Ungarn en nettoværdi på 1,6 mia. HUF og en anslået markedsværdi på 3,5 mia. HUF i 2009. I januar 2009 betalte MNV faktisk Malév 1,6 mia. HUF som forudbetaling. Denne betaling var sikret ved et pant i HA-LNA, et CRJ-jetfly (anslået markedsværdi 1,8 mia. HUF). I februar 2009 blev den foreløbige købsaftale ændret, og MNV betalte yderligere 2,7 mia. HUF (i alt 4,3 mia. HUF), og der blev registreret et andenprioritetspant i samme fly.
- (80) I deres bemærkninger til beslutningen om indledning af proceduren erkender de ungarske myndigheder, at forudbetalingen faktisk blev foretaget for at sikre Malévs likviditet under forhandlingerne om renationaliseringen.
- (81) Ifølge den foreløbige købsaftale skulle dette beløb straks tilbagebetales (inden for 2 arbejdsdage) i tilfælde af, at transaktionen mislykkedes. MNV tog imidlertid ingen skridt til at inddrive denne gæld, efter at MNV trådte tilbage fra aftalen i juli 2009. Efterfølgende renter blev først opkrævet – men aldrig betalt – da gælden blev konverteret til egenkapital i 2010. Malév havde derfor denne kontantfacilitet gratis til rådighed.
- (82) Kommissionen er af den opfattelse, at foranstaltningen gav Malév en fordel, da tilbagebetalingen af forudbetalingen ikke blev gennemtvunget, efter at den forfaldt i juli 2009. Desuden blev der allerede forinden ydet en fordel, nemlig på det tidspunkt, hvor den foreløbig købsaftale blev ændret i februar 2009 og forudbetalingen hævet (over den vurderede markedspris for selskabet) uden tilstrækkelig sikkerhedsstillelse.

VII.3.3. *Foranstaltning 3*

- (83) Med hensyn til skattemyndighedens gentagne indrømmelse af udsættelser af skatte- og socialsikringsforpligtelser bemærker Kommissionen, at det fremgår af Ungarns bemærkninger, at Malév i løbet af 2006-2007 ved 12 forskellige lejligheder (vedrørende forskellige betalinger) anmodede om en betalingsudsættelse. Skattemyndigheden indrømmede udsættelser hver gang. Ifølge den relevante ungarske lovgivning er indrømmelsen af sådanne udsættelser baseret på skøn og kunne derfor have været afslået. Foranstaltningen må derfor betragtes som selektiv⁽³⁰⁾.
- (84) Indtil juli 2008 blev den lovbestemte rente opkrævet og betalt af Malév ifølge udsættelsesplanerne. I sine beslutninger henviste skattemyndigheden til Malévs vanskelige

situation og den omstrukturering, der var planlagt på daværende tidspunkt, som baggrunden herfor.

- (85) Fra juli 2008 ophørte Malév imidlertid med at betale sine skatter og socialsikringsbidrag samt renterne (med undtagelse af en delvis betaling i december 2008), og skattemyndigheden tog ingen skridt til at inddrive denne gæld. Endvidere blev yderligere betalinger omlagt, også efter at Malév ikke opfyldte gældsomlægningsaftalerne. Fra april 2009 blev skatte- og socialsikringsgæld, der var forfalden fra det tidspunkt (dvs. ikke de tidligere allerede forfaldne betalinger), ikke engang omlagt længere, uden at APEH traf konkrete foranstaltninger til at inddrive noget af gælden.
- (86) Kommissionen er af den opfattelse, at ingen privat kreditor ville have handlet som den ungarske stat. Der blev således ikke på noget tidspunkt taget konkrete skridt til at inddrive gælden fra juli 2008. Endvidere var selskabets økonomiske situation, trods visse omstrukturingsbestræbelser, fortsat meget svag (se tabel 1 ovenfor), og der var kun meget få eller slet ingen udsigter til, at selskabet vil genoprette rentabiliteten. Under tilsvarende omstændigheder ville en privat kreditor have forsøgt at håndhæve aftalen. Desuden ville ingen privat kreditor være gået med til en yderligere omlægning, efter at Malév ikke overholdte gældsomlægningsaftalerne.
- (87) Senest fra juli 2008 gav skattemyndighedens manglende inddrivelse af skatte- og socialsikringsgæld og de yderligere omlægninger derfor Malév en fordel.

VII.3.4. *Foranstaltning 4*

- (88) Med hensyn til kapitalforhøjelsen i februar 2010, hvorved staten renationaliserede luftfartsselskabet, hvori den ikke havde haft en ejerandel siden dets privatisering, er det mest iøjnefaldende, at selv om 99,95 % af Malév blev solgt til en pris svarende til ca. 740 000 EUR i 2007, betalte staten i 2010 reelt en pris svarende til 94 mio. EUR for at genvinde en ejerandel på 94,6 % (ved hjælp af kapitalforhøjelsen ved indskud af ny kapital på 20,7 mia. HUF og ved en debt-equity-swap af forudbetalingen for GH på 4,7 mia. HUF), dvs. 127 gange den oprindelige salgspris. Denne adfærd fra statens side er ikke i overensstemmelse med markedet, navnlig ikke i betragtning af, at luftfartsselskabet i mellemtiden akkumulerede tab, fortsat havde en negativ egenkapital, og der ikke forelå en troværdig omstrukturingsplan. De ungarske myndigheder erkendte således selv, at selskabet har været "permanent kriseram", og at ingen privat investor var villig til at købe Malév i begyndelsen af 2010.

⁽³⁰⁾ Sag C-256/97, *DM Transport*, dom af 29. juni 1999, præmis 27, og sag T-152/99, *HAMSA*, dom af 11. juli 2002, præmis 157.

(89) Selv om kapitalforhøjelsen androg 25,4 mia. HUF (dvs. dette var det beløb, som den ungarske stat betalte for at genvinde en ejerandel på 94,6 % i luftfartsselskabet), havde Malév på tidspunktet for swappen en negativ egenkapital på 41 mia. HUF (152 mio. EUR), akkumulerede tab på 51 mia. HUF (189 mio. EUR) og en samlet gæld på 75 mia. HUF (278 mio. EUR)⁽³¹⁾. Det fremgår af regnskabet for 2010, at i begyndelsen af 2010 var "luftfartsselskabets finansieringsproblemer alvorlige, gælden var nået op på et dramatisk niveau, finansieringskilder var praktisk talt ikke til stede. [...] På grund af manglen på en strategisk ejer var der ingen kommerciel finansiering til rådighed". Luftfartsselskabet har faktisk været tabsgivende i hvert fald siden 2003 uden nogen realistiske udsigter til at genoprette rentabiliteten, det var ikke engang lykkedes den private ejer at bringe selskabet på fode igen. På denne baggrund var det klart, at kapitalforhøjelsen ikke ville være tilstrækkelig til at genoprette selskabets rentabilitet, og at Malév efter renationaliseringen ville have behov for yderligere kapital og likviditet for blot at holde selskabet i gang.

(90) Med hensyn til Ungarns argument om, at staten ville stå bedre ved at nationalisere selskabet end gennemtvinge sine krav over for Malév, bemærker Kommissionen følgende. Som de ungarske myndigheder erkender, ville de i tilfælde af konkurs have inddrevet en meget lille del af deres krav, bortset fra den del, der var dækket af VEB-garantien. (Malévs aktivværdi var faktisk negativ på transaktionstidspunktet.) I modsætning hertil besluttede den ungarske stat at holde luftfartsselskabet i live ved at konvertere dets gæld og indskyde ny kapital på 20,7 mia. HUF (ca. 77 mio. EUR). Ingen privat investor ville have påtaget sig denne yderligere finansielle byrde i en lignende situation, navnlig uden realistiske chancer for at genoprette selskabets rentabilitet.

(91) Kommissionen bemærker også, at på samme tid som den ungarske stat forhøjede Malévs kapital, konverterede AirBridge (indirekte VEB) også selskabets gæld på 1,4 mia. HUF til egenkapital. Dette beløb udgør imidlertid kun 5 % af den nye kapital, og derudover indskød staten, oven i den konverterede gæld, også en betydelig mængde ny kapital. Indskuddet af ny kapital udgjorde således 77 % af kapitalforhøjelsen. I betragtning af Malévs dårlige økonomiske situation var udsigten til, at dette beløb ville blive betalt til AirBridge, desuden meget begrænset, hvis ikke-eksisterende. Den private aktørs adfærd i dette tilfælde adskiller sig derfor væsentligt fra den ungarske stats adfærd, og det kan ikke lægges til grund, at staten optrådte som en privat investor.

Tabel 2

Kapitalforhøjelsen i 2010

Deltager i kapitalforhøjelsen	Bidrag i mia. HUF	Form for bidrag	Andel af bidrag
MNV	20,7	Ny kapital	77 %

⁽³¹⁾ Regnskabet for 2010.

Deltager i kapitalforhøjelsen	Bidrag i mia. HUF	Form for bidrag	Andel af bidrag
MNV	4,7	Debt-equity-swap	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Debt-equity-swap	5 %
I ALT	26,8		100 %

(92) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at renationaliseringen af Malév i februar 2010 ved hjælp af kapitalforhøjelsen under disse omstændigheder gav selskabet en fordel.

VII.3.5. Foranstaltning 5-8

(93) Vedrørende foranstaltningerne efter renationaliseringen er det åbenlyst, at aktionærlåne og kapitaltilførslerne skulle finansiere Malévs daglige drift og forhindre selskabets truende insolvens. Staten traf således disse foranstaltninger med samme formål, nemlig at opretholde Malévs drift. Endvidere er de også nært forbundet via deres kronologi, da de blev iværksat inden for meget korte tidsintervaller (dvs. fra maj til september 2010). Kommissionen er derfor af den opfattelse, at disse aktionærlån i henhold til *BP Chemicals*-dommen ikke kan vurderes på grundlag af det markedsøkonomiske investorprincip og navnlig ved anvendelse af meddelelsen om referencesatsen⁽³²⁾, da de alle er direkte forbundet med foranstaltning 4, og deres karakter af statsstøtte derfor ikke kan vurderes isoleret.

(94) Det fremgår af Ungarns bemærkninger, at ingen privat aktør var villig til finansiere Malév, selskabets eneste finansieringskilder var leverandørkreditter og den likviditet, staten stillede til rådighed. På tidspunktet for lånenes ydelse kunne staten ikke seriøst regne med, at Malév ville opfylde sin rentebetalingforpligtelse, og at selskabet ville tilbagebetale lånet. Det er desuden også tvivlsomt, at en privat kreditor ville løbe den risiko at yde et lån, som skal tilbagebetales med et engangsbeløb ved løbetidens udløb til et selskab i en lignende situation som Malév (dvs. permanent kriseram). I betragtning af selskabets kredithistorie i forhold til staten (f.eks. manglende tilbagebetaling af forudbetalingen for GH, gentagne skatteudsættelser og manglende betalinger) kunne staten og enhver anden investor endelig ikke realistisk forvente, at Malév ville opfylde sine forpligtelser.

(95) På den anden side ville den fastsatte rente og de aftale sikkerhedsstillelser endog i henhold til meddelelsen om referencesatsen ikke være tilstrækkelige til at udelukke, at der foreligger statsstøtte. Den fastsatte rentesats var

⁽³²⁾ Meddelelse fra Kommissionen om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten, EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6.

9,97 %, mens HUF-referencesatsen på tidspunktet for lånenes ydelse udgjorde 5,97 %. En margin på kun 400 basispoint over HUF-basisatsen er utilstrækkelig i betragtning af Malév's tidligere resultater og økonomiske situation (en virksomhed til stadighed på konkursens rand). Med hensyn til sikkerhedsstillelsen for lånene er markedsværdien af GH (3,5 mia. HUF) tvivlsom i tilfælde af Malév's konkurs, da Malév var den dominerende partner i forbindelse med groundhandlingaktiviteterne: I 2009 blev 63 % af indtægterne genereret af Malév. I det mindste på kort sigt var selskabets økonomiske resultater derfor afhængige af Malév's eksistens, og dets markedsværdi ville således være faldet betydeligt i tilfælde af, at Malév gik konkurs.

- (96) I mangel af en troværdig omstrukturingsplan var det klart fra begyndelsen, at hverken lånene eller kapitalforhøjelsen ville gøre det muligt at genoprette rentabiliteten i selskabet, som fortsat befandt sig i en kritisk situation med en markedsværdi på nul. Disse foranstaltninger svarer således praktisk talt til et rent tilskud, da staten ikke havde nogen udsigter til at genvinde de "investerede" midler.
- (97) Kommissionen mener derfor, at foranstaltning 5-8 gav Malév en fordel.

VII.4. Konklusion om spørgsmålet, om der foreligger statsstøtte

- (98) Ifølge den ovenstående vurdering giver alle de pågældende foranstaltninger (foranstaltning 1-8) Malév en fordel. Denne fordel er ydet ved hjælp af statsmidler.
- (99) Desuden er Malév et luftfartsselskab og kan som sådant betragtes som en virksomhed. Selskabet konkurrerer med andre luftfartsselskaber, som ikke har samme fordel. Derfor fordrejer foranstaltningerne konkurrencen. Derudover er selskabet aktivt inden for en sektor (luftfart), hvor der absolut er samhandel mellem medlemsstaterne; kriteriet om påvirkning af samhandelen inden for Unionen er også opfyldt.
- (100) Endelig er foranstaltningerne specifikke og selektive, idet de kun begunstiger en enkelt virksomhed (dvs. Malév).
- (101) På baggrund af ovenstående argumenter konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1-8 opfylder kriterierne i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Under disse omstændigheder må de betragtes som statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

VII.5. Støttens forenelighed med det indre marked

- (102) Artikel 107, stk. 2 og 3, i TEUF fastsætter undtagelser fra den generelle regel i artikel 107, stk. 1, om, at statsstøtte er uforenelig med det indre marked.
- (103) Kommissionen er af den opfattelse, at Malév har været permanent kriseram i hvert fald siden 2006. Selskabet

har navnlig været tabsgivende i hvert fald siden 2003 (se tabel 1 ovenfor), og allerede i 2006 var dets egenkapital negativ (figur 1 ovenfor). Desuden bekræftede de ungarske myndigheder luftfartsselskabets permanente vanskeligheder, og at det siden andet halvår af 2006 havde opfyldt betingelserne for konkursbehandling mv. og dermed punkt 10, litra c), i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering. Det eneste grundlag for forenelighed ville derfor være rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.

- (104) Med hensyn til støtteberettigelse og betingelsen om engangsstøtte ("one time, last time") bemærker Kommissionen, at de undersøgte foranstaltninger ikke danner et "kontinuerligt omstrukturingsforløb". Luftfartsselskabet skiftede ejer to gange i den relevante periode (dvs. 2007-2010), da det blev privatiseret og renationaliseret. Det var løbende blevet "omstruktureret", men uden en samlet plan. Der blev således taget visse initiativer til omkostningsnedsættelser (afskedigelse og rutenedskæringer) efter privatiseringen, men enhedsomkostningerne faldt ikke tilstrækkeligt. Ifølge de ungarske myndigheder blev der i 2009 udarbejdet en ny "strategisk orientering", som igen blev revideret af konsulentvirksomheden Roland Berger i forbindelse med renationaliseringen. De pågældende foranstaltninger er derfor forskellige omstrukturingsforanstaltninger, hvilket principielt er i strid med princippet om engangsstøtte.
- (105) Kommissionen bemærker, at selv hvis Malév skulle være berettiget til støtte i henhold til rammebestemmelserne for redning og omstrukturering (dvs. betingelsen om engangsstøtte blev opfyldt, hvilket bestrides), ville kravene til forenelig rednings- og omstrukturingsstøtte ikke være opfyldt af de nedenfor anførte grunde.
- (106) Med hensyn til redningsstøtte er punkt 25, litra a)-e), i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering ikke opfyldt. De foreliggende foranstaltninger er navnlig ikke begrænset til det nødvendige minimum, det er ikke påvist, at de er begrundet i alvorlige sociale vanskeligheder, og at de ikke får alvorlige negative spillover-effekter i andre medlemsstater. Med undtagelse af foranstaltning 5 og 8 blev hovedparten af dem desuden ikke ydet i form af lån eller garantier.
- (107) Med hensyn til omstrukturingsstøtte er ingen af betingelserne for forenelighed i henhold til rammebestemmelserne for redning og omstrukturering opfyldt.
- (108) Navnlig med hensyn til punkt 34-35 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering, "genoprettelse af den langsigtede rentabilitet", dokumenterede de ungarske myndigheder ikke, at luftfartsselskabet igen kunne blive rentabelt, og fremlagde ikke en omstrukturingsplan, der var i overensstemmelse med kravene i punkt 36-37 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.

- (109) Med hensyn til kravet om "forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger" (punkt 38-42 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering) bemærker Kommissionen desuden, at der ikke blev truffet bestemmelse om kompenserende modydelse.
- (110) Endelig med hensyn til betingelsen om "begrænsning af støtten til et minimum" (punkt 43-45 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering) foreligger der intet egetbidrag.
- (111) På baggrund af ovenstående er foranstaltning 1-8, der er iværksat til fordel for Malév siden 2007, ikke forenelige med rammebestemmelserne for redning og omstrukturering. Da foranstaltningerne blev ydet til en kriseramt virksomhed, er der intet andet grundlag for støtten forenelighed, der finder anvendelse. Foranstaltningerne er derfor uforenelige med det indre marked.

VIII. TILBAGEBETALING

VIII.1. Generelt

- (112) I henhold til TEUF og Domstolens faste retspraksis har Kommissionen kompetence til at beslutte, at den pågældende stat skal ophæve eller ændre støtten, når den har konstateret, at den er uforenelig med det indre marked⁽³³⁾. Det er også Domstolens faste retspraksis, at formålet med en stats forpligtelse til at afskaffe en støtte, som af Kommissionen betragtes som uforenelig med det indre marked, er at genoprette den oprindelige situation⁽³⁴⁾. Domstolen har i den forbindelse slået fast, at dette mål er nået, når modtageren har tilbagebetalt de beløb, der blev ydet i form af ulovlig støtte, og dermed mister den fordel, vedkommende havde i forhold til sine konkurrenter på markedet, og situationen forud for betalingen er genoprettet⁽³⁵⁾.
- (113) Ifølge ovennævnte retspraksis bestemmer artikel 14 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999⁽³⁶⁾, at "[i] negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren".
- (114) Da de foreliggende foranstaltninger må betragtes som ulovlig og uforenelig støtte, skal støtten tilbagesøges for at genoprette den situation, der eksisterede før støtten blev ydet. Starttidspunktet for tilbagesøgningen bør være det tidspunkt, hvor fordelene blev ydet til støttemodtageren, dvs. da støtten blev stillet til rådighed for modtageren, der skal betale renter, indtil beløbene er tilbagebetalt.

⁽³³⁾ Sag C-70/72, *Kommissionen mod Tyskland*, Sml. 1973, s. 813, præmis 13.

⁽³⁴⁾ Forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, *Spanien mod Kommissionen*, Sml. 1994 I, s. 4103, præmis 75.

⁽³⁵⁾ Sag C-75/97, *Belgien mod Kommissionen*, Sml. 1999 I, s. 3671, præmis 64-65.

⁽³⁶⁾ EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

VIII.2. Støtteelement i de enkelte foranstaltninger

VIII.2.1. Foranstaltning 1

- (115) Kommissionen erkender, at "Malév" som varemærket for det ungarske nationale luftfartsselskab, der har været i drift gennem årtier, har en vis værdi på luftfartsmarkedet. På den anden side er Kommissionen af den opfattelse, at den varemærkeværdi, som de ungarske myndigheder har gjort gældende, ikke kan accepteres i forbindelse med den specifikke kontraktstruktur. En objektiv værdi burde have været baseret på en uafhængig vurdering, der også tog hensyn til Malévs samlede økonomiske situation.
- (116) På baggrund af ovenstående fastsættes støtteelementet i foranstaltning 1 således til op til 56 mio. EUR, dvs. 76 mio. EUR minus værdien af olieledningen og flyet (dvs. 20 mio. EUR), minus den objektive værdi af Malév-varemærket⁽³⁷⁾. Det nøjagtige støtteelement skal beregnes af Ungarn. Såfremt Ungarn ikke fremfører overbevisende argumenter for en objektiv varemærkeværdi på det tidspunkt, hvor transaktionen om overførslen af varemærket til MAVA blev indgået, betragtes det fulde beløb på 56 mio. EUR som støtteelement.

VIII.2.2. Foranstaltning 2

- (117) Som nævnt ovenfor er Kommissionen af den opfattelse, at foranstaltningen gav Malév en fordel, da tilbagebetalingen af forudbetalingen ikke blev gennemtvunget, efter at den forfaldt. Desuden blev der allerede forinden ydet en fordel, i hvert fald på det tidspunkt, hvor den foreløbig købsaftale blev ændret i februar 2009 og forudbetalingen hævet (over den vurderede markedspris for selskabet).
- (118) Kommissionen konkluderer, at en sådan kontantfacilitet ikke var blevet ydet af en privat aktør. Ingen privat markedsaktør var således gået med til at stille disse midler til rådighed for Malév, navnlig ikke gratis, og der blev ikke taget nogen som helst skridt til at tilbagesøge dem. I deres bemærkninger til beslutningen om indledning af proceduren erkender de ungarske myndigheder faktisk selv, at forudbetalingen skulle sikre Malévs overlevelse (se betragtning (80) ovenfor). Det fulde beløb i forbindelse med faciliteten i den periode, hvor den var til rådighed for modtageren, udgør derfor støtteelementet: mellem februar 2009 og juli 2009 0,8 mia. HUF (forskellen mellem "overbetalingen" med hensyn til GH's markedsværdi) og mellem juli 2009 og februar 2010 4,3 mia. HUF (det fulde forudbetalingsbeløb). Tilbagebetalingen bør således tage hensyn til, at beløbet blev konverteret til egenkapital i februar 2010 (se foranstaltning 4 nedenfor).

⁽³⁷⁾ Som konkluderet i betragtning (75) ovenfor underbyggede de ungarske myndigheder ikke værdien af Malév-varemærket, der kan være så lav som nul.

VIII.2.3. *Foranstaltning 3*

- (119) Vedrørende udsættelsen og den manglende inddrivelse af skatter og socialsikringsbidrag mener Kommissionen, at Malév's samlede forfaldne gæld over for APEH fra juli 2008 til marts 2010 udgjorde statsstøtte. Endvidere udgør det fulde omlagte beløb efter dette tidspunkt (juli 2008) også statsstøtte. Der er således intet, der tyder på, at en privat kreditor ville have indrømmet disse udsættelser og omlægninger. Tilbagebetalingen bør tage hensyn til, at de forfaldne beløb blev tilbagebetalt i marts 2010.

VIII.2.4. *Foranstaltning 4*

- (120) Med hensyn til kapitalforhøjelsen mener Kommissionen, at i betragtning af Malév's økonomiske situation, det tilsyneladende behov for yderligere støtte efter kapitalforhøjelsen og manglen på realistiske udsigter til at genvinde de "investerede" midler ville ingen privat investor have stillet disse midler til rådighed for Malév. Den indskudte kapital på 25,4 mia. HUF plus debt-equity-swappen på 4,7 mia. HUF for forudbetalingerne for Malév GH er støtteelementet.

VIII.2.5. *Foranstaltning 5*

- (121) Med hensyn til lånene på i alt 9,2 mia. HUF mener Kommissionen, at i betragtning af luftfartsselskabets gældshistorie og situation på det tidspunkt, hvor disse lån blev ydet, havde staten ingen som helst grund til at forvente tilbagebetaling, og på tidspunktet for lånenes ydelse var det endog tvivlsomt, om Malév ville være i stand til at betale renterne. De opkrævede renter blev da heller ikke betalt, men efterfølgende konverteret til egenkapital.

- (122) Kommissionen mener derfor, at lånet kan sammenlignes med et rent tilskud, og støtteelementet er derfor det fulde lånebeløb på 9,2 mia. HUF i den periode, hvor det var til rådighed for støttemodtageren, dvs. mellem ydelsen af trancherne (henholdsvis maj, juni og juli 2010) og konverteringen af lånene til egenkapital (september 2010). Forfaldne og ikke-betalte renter bør omfattes af støtteelementet. Tilbagebetalingen bør således tage hensyn til, at beløbet blev konverteret til egenkapital i september 2010 (se foranstaltning 6 nedenfor).

VIII.2.6. *Foranstaltning 6*

- (123) Af de grunde, der er anført i betragtning (120) ovenfor, mener Kommissionen, at det samlede beløb i forbindelse med konverteringen af gæld til egenkapital kan betragtes som et rent tilskud, og det fulde beløb på 9,4 mia. HUF udgør derfor støtteelementet fra september 2010.

VIII.2.7. *Foranstaltning 7*

- (124) Af de grunde, der er anført i betragtning (120), mener Kommissionen, at støtteelementet er den indskudte kapital på 5,3 mia. HUF fra september 2010.

VIII.2.8. *Foranstaltning 8*

- (125) Af de grunde, der er anført i betragtning (120) ovenfor, mener Kommissionen, at det samlede lånebeløb kan sammenlignes med et rent tilskud, og det fulde beløb på 5,7 mia. HUF udgør derfor støtteelementet fra september 2010.

IX. **KONKLUSION**

- (126) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1-8, som Ungarn har iværksat til fordel for Malév, udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (127) Endvidere konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1-8 er uforenelige med det indre marked.
- (128) Denne uforenelige støtte skal tilbagesøges fra Malév som anført i afsnit VIII.2 ovenfor med henblik på at genoprette den situation, der gjorde sig gældende på markedet, inden støtten blev ydet. Det påhviler de ungarske myndigheder at beregne det nøjagtige samlede beløb, der skal tilbagesøges, plus renter —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Følgende foranstaltninger, som Ungarn har ydet til Malév Hungarian Airlines Zrt., udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF:

- a) Foranstaltning 1: Det statsejede selskab MAVAs overtagelse den 31. december 2007 af et lån ydet til Malév i 2003 af MFB, en 100 %-statsejet udviklingsbank.
- b) Foranstaltning 2: Tilrådighedsstillelse af en "kontantfacilitet" på 4,3 mia. HUF i et år i forbindelse med MNV's planlagte (senere mislykkede) køb af datterselskabet Malév GH.
- c) Foranstaltning 3: Den samlede forfaldne skatte- og socialsikringsgæld fra juli 2008 til marts 2010 og udsættelsen af forskellige skatte- og socialsikringsbetalinger fra juli 2008.
- d) Foranstaltning 4: En kapitalforhøjelse på 25,4 mia. HUF foretaget af MNV i februar 2010 (ved indskud af ny kapital på 20,7 mia. HUF og en debt-equity-swap af forudbetalingen for GH på 4,7 mia. HUF).

e) Foranstaltning 5: Tre aktionærlån på i alt 9,2 mia. HUF, som MNV havde ydet Malév fra maj til august 2010, plus forfaldne, men ikke betalte renter.

f) Foranstaltning 6: Konvertering af de i artikel 1, litra e), omhandlede aktionærlån (sammen med renterne af dem) til egenkapital på 9,4 mia. HUF.

g) Foranstaltning 7: En yderligere kontant kapitalforhøjelse på 5,3 mia. HUF i september 2010.

h) Foranstaltning 8: Et yderligere aktionærlån på 5,7 mia. HUF ydet i september 2010 plus forfaldne, men ikke betalte renter.

Artikel 2

De i artikel 1 omhandlede statsstøtteforanstaltninger, som Ungarn ulovligt har ydet til Malév Hungarian Airlines Zrt. i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF, er uforenelige med det indre marked.

Artikel 3

(1) Ungarn skal tilbagesøge den i artikel 1 omhandlede støtte fra støttemodtageren.

(2) De beløb, der skal tilbagesøges, pålægges renter fra det tidspunkt, hvor de blev udbetalt til støttemodtageren, og indtil de er tilbagebetalt.

(3) Beløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i Rådets forordning (EF) nr. 794/2004.

Artikel 4

(1) Tilbagesøgningen af den i artikel 2, stk. 3, omhandlede støtte iværksættes omgående og effektivt.

(2) Ungarn sikrer, at denne afgørelse efterkommes senest fire måneder efter meddelelsestidspunktet.

Artikel 5

(1) Senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse sender Ungarn Kommissionen følgende oplysninger:

a) det samlede beløb (hovedbeløbet og renter), som støttemodtageren skal tilbagebetale

b) en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen

c) dokumentation for, at støttemodtageren har fået påbud om at tilbagebetale støtten.

(2) Ungarn holder Kommissionen underrettet om udviklingen i de foranstaltninger, der på nationalt plan træffes for at efterkomme denne afgørelse, indtil den i artikel 2, stk. 3, omhandlede støtte med renter er fuldt tilbagebetalt. Ungarn indsender omgående på Kommissionens anmodning oplysninger om de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen. Ungarn giver tillige detaljerede oplysninger om de støttebeløb og renter, støttemodtageren allerede har tilbagebetalt.

Artikel 6

Denne afgørelse er rettet til Ungarn.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. januar 2012.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 19. september 2012

om den tjekkiske republiks statsstøtte SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) til České aerolinie a.s. (ČSA — Czech Airlines — Omstruktureringsplan)

(meddelt under nummer C(2012) 6352)

(Kun den tjekkiske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2013/151/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Kommissionens beslutning om at indlede proceduren i artikel 108, stk. 2, i TEUF⁽¹⁾ vedrørende støtteforanstaltning SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10)⁽²⁾,

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser, under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

(2) Ved brev af 23. februar 2011 underrettede Kommissionen Den Tjekkiske Republik om sin beslutning om at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF vedrørende ovennævnte støtte (i det følgende benævnt "beslutningen om at indlede proceduren"). Den Tjekkiske Republik fremsatte bemærkninger til denne beslutning ved brev af 28. april 2011. Kommissionen stillede flere spørgsmål ved brev af 26. juli 2011 og 15. marts, 7. maj og 11. juli 2012, hvorpå Den Tjekkiske Republik svarede den 22. august, 15. september, 7. oktober og 16. og 23. november og 12. december 2011 samt den 3. januar, 16. april, 22. maj, 14. juni, 5., 10. og 20. juli samt 10. august 2012.

(3) Beslutningen om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 23. juni 2011. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.

(4) Kommissionen modtog bemærkninger fra to interesserede parter den 30. juni, 19. juli, 15. august, 25. november og 13. december 2011. Den videresendte dem til Den Tjekkiske Republik, der fik lejlighed til at reagere; dens bemærkninger blev modtaget ved brev af 31. august 2011 og 3. februar 2012.

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 12. maj 2010 anmeldte Den Tjekkiske Republik omstruktureringsstøtten til České aerolinie a.s. (i det følgende benævnt "ČSA") til Kommissionen. Kommissionen anmodede om supplerende oplysninger ved brev af 6. juni og 25. november 2010, hvorpå de tjekkiske myndigheder svarede ved brev af 15. og 24. september og 15. december 2010 samt 28. februar 2011.

⁽¹⁾ Med virkning fra 1. december 2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende benævnt "TEUF"). De to sæt bestemmelser er i alt væsentligt identiske. I denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF efter omstændighederne forstås som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88. Med TEUF er der endvidere sket en række terminologiske ændringer, bl.a. er "Fællesskabet" erstattet af "Unionen" og "fællesmarkedet" af "det indre marked". Terminologien i TEUF vil blive anvendt i hele denne afgørelse.

⁽²⁾ Kommissionens beslutning C(2011) 994 endelig af 23. februar 2011 (EUT C 182 af 23.6.2011, s. 13).

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN OG OMSTRUKTURERINGSPLANEN

2.1 OMSTRUKTURERINGSSTØTTE

(5) De samlede anmeldte omstruktureringsstøtteforanstaltninger havde form af i) et lån på 2 500 mio. CZK fra det statsejede selskab Osinek a.s. (såfremt det ville blive betragtet som statsstøtte), ii) frigivelse af sikkerhedsstillelse og konvertering af Osinek-lånet til aktier ("debt-for-equity swap") og iii) et garanteret banklån på 20,8 mio. EUR til finansiering af købet af et fly. De samlede planlagte omstruktureringsomkostninger, der blev anmeldt, beløb sig til [8,9–10,5] (*) mia. CZK⁽³⁾ ([360–410] mio. EUR).

(*) Forretningshemmelighed

⁽³⁾ Omstruktureringsomkostningerne efter en revision af omstruktureringsplanen (fra 3. januar 2012). I anmeldelsen beløb omstruktureringsomkostningerne sig til [7,60–9,20] mia. CZK.

(6) Den 21. marts 2012 vedtog Kommissionen en afgørelse i sag SA.29864 – mulige statsstøtmæssige konsekvenser af et lån fra Osinek a.s. Konklusionen af undersøgelsen var, at Osinek-lånet ikke udgjorde statsstøtte, og selv hvis det gjorde, ville denne støtte være forenelig med de midlertidige EF-rammebestemmelser for statsstøtte, der ydes for at lette adgangen til finansiering under den nuværende finansielle og økonomiske krise⁽¹⁾ (i det følgende benævnt "de midlertidige rammebestemmelser"). Derfor vedrører den foreliggende omstruktureringssag ikke længere denne foranstaltning. Det garanterede banklån på 20,8 mio. EUR blev opgivet, fordi ČSA var i stand til at sikre en finansiel leasingaftale med [...]. Den eneste omstrukturingsstøtteforanstaltning, der endnu ikke er blevet vurderet, er konverteringen af Osinek-lånet til aktier efter frigivelsen af sikkerhedsstillelsen for lånet.

Frigivelse af sikkerhedsstillelsen og konvertering af gæld til aktier

(7) Den 3. maj 2010 vedtog den tjekkiske regering resolution nr. 333 om omstrukturingsplanen for ČSA (i det følgende benævnt "resolution nr. 333"), hvorved den

tjekkiske regering pålagde erhvervs- og handelsministeriet⁽²⁾ at frigive pantet for visse dele af den stillede sikkerhed, inden ČSA's tegnede kapital blev forhøjet. Konverteringen af gæld til aktier havde lovhjælp i denne resolution og blev gennemført den 30. juni 2010.

2.2 STØTTEMODTAGEREN

(8) ČSA har været Den Tjekkiske Republiks nationale luftfartselskab siden 1923. I 2009 befordrede det 37 % af de passagerer, hvis rejse starter eller slutter i Prag. ČSA er et statsejet selskab, idet 95,69 % af dets aktier ejes af Den Tjekkiske Republik via dets finansministerium. Minoritetsaktionærer er Česká pojišťovna a. s. (2,26 %), hovedstaden Prag (1,53 %) og hovedstaden Bratislava (0,51 %). ČSA er medlem af Sky Team Alliance og tilbyder rutefart (104 destinationer i 44 lande). I 2009 befordrede ČSA 4,7 mio. passagerer og havde indtægter på 14,9 mia. CZK (96 mio. EUR).

(9) Tabel 1 viser udviklingen i ČSA's finansielle data fra 2006 til første halvår 2011. ts

Tabel 1

Czech Airlines' finansielle data (ifølge tjekkiske regnskabsstandarder)

'000 CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Fortjeneste/tab	- 396 951	206 600	470 057	- 3 756 125	76 159	[- 710 000 - (- 630 000)]
Omsætning	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000-7 250 000]
Pengestrømme fra driftsaktiviteter	- 533 192	- 275 234	- 1 762 376	- 3 066 694	- 1 205 542	Ikke oplyst
Gæld	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000-2 900 000]
Nettorenteindtægter	- 94 374	- 55 254	- 14 263	Ikke oplyst	Ikke oplyst	Ikke oplyst
Nettoaktivværdi	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000-6 225 000]

Tabel 2

Udvikling i nøglekriterier i 2009 (ifølge tjekkiske regnskabsstandarder)

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

⁽¹⁾ EUT C 16 af 22.1.2009, s. 1.

⁽²⁾ Tilgodehavender hos ČSA som følge af Osinek-låneaftalen blev over-

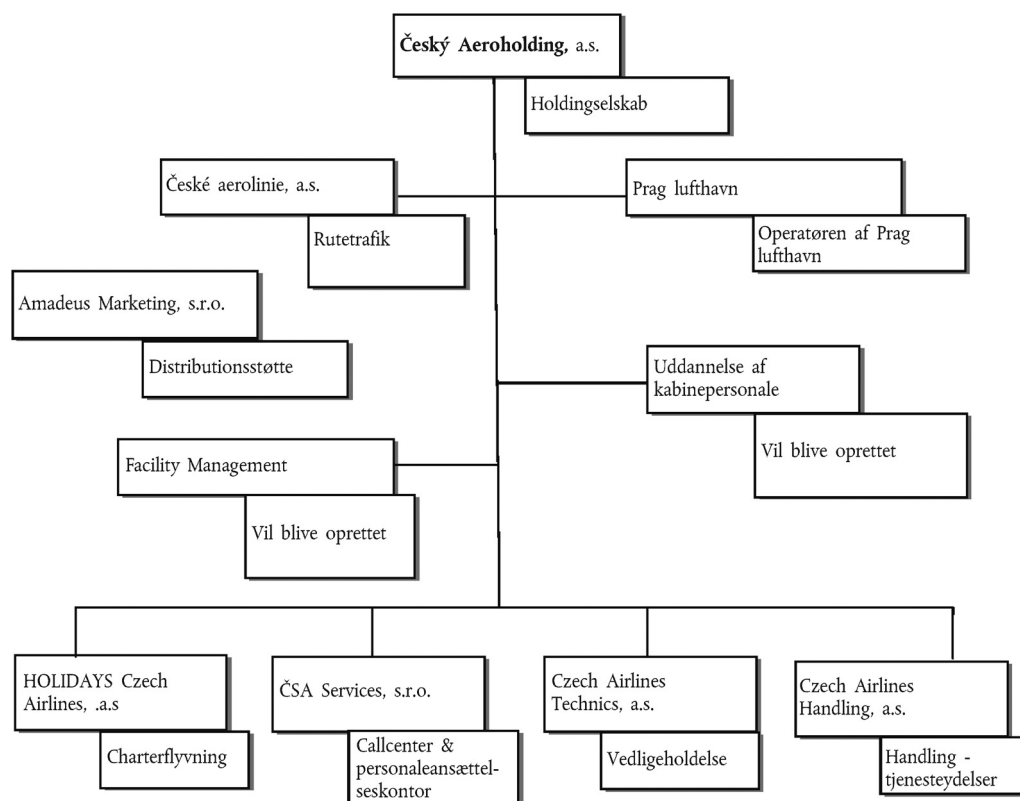
- (10) Tallene viser, at ČSA til trods for en vis negativ udvikling fortsat gav overskud i 2007 og 2008. Driftsresultaterne forværredes dog betydeligt i 2009 på grund af virkningen af den økonomiske krise. Omsætningen faldt lidt i det pågældende tidsrum, mens pengestrømmen gik betydeligt tilbage. Gældens størrelse, beregnet som summen af langfristede og kortfristede forpligtelser og banklån, var mere eller mindre stabil. Værdien af aktiverne faldt betydeligt, især i 2009.
- (11) Tabel 2 viser den kvartalsvise udvikling i 2009. Den viser, at selskabets tab steg betydeligt, navnlig mellem juni og september, med [705–785] mio. CZK sammenlignet med [470–520] mio. CZK mellem marts og juni. Ændringen i omsætningen beløb sig til [4,88–5,42] mia. CZK mellem marts og juni og [5,04–5,59] mia. CZK i perioden juni-september. Ændringen varierer ikke markant, hvorfor det ikke kan udledes, at selskabets situation forværredes væsentligt i årets første halvdel. Selskabets gæld faldt i perioden marts-juni og steg med [0,89–1,05] mia. CZK i perioden juni-september. Endelig voksede den samlede værdi af ČSA's aktiver i den første periode, der blev observeret (marts-juni), og faldt med [75–85] mio. CZK i perioden juni-september.
- (12) De tjekkiske myndigheder hævder, at selv om ČSA's finansielle situation forværredes som følge af den globale økonomiske recession så tidligt som i slutningen af 2008, havde selskabet grund til at tro, at der ville blive opnået betydeligt bedre resultater i sommersæsonen 2009, hvor indtægterne i luftfartsbranchen almindeligvis topper. På basis af denne prognose, der blev understøttet af ČSA's erfaring fra tidligere år, forventede ČSA, at det ville kunne skabe tilstrækkelige reserver til at stabilisere pengestrømmen og forhindre yderligere tab.
- (13) Ikke desto mindre viste resultaterne fra første halvår 2009, der blev forelagt ledelsen i midten af august 2009, et betydeligt fald i de gennemsnitlige indtægter i juni. Det blev klart, at selskabet ikke kunne fortsætte driften uden øjeblikkelige omkostningsreducerende foranstaltninger og økonomisk bistand udefra. Selskabets bestyrelse nedsatte således en arbejdsgruppe, der fik mandat til at udarbejde en omstrukturingsplan for selskabet. Derfor vedtog ČSA's ledelse i august 2009 foranstaltninger til indledning af omstrukturingsprocessen, og ČSA's fokus skiftede fra foranstaltninger vedrørende den daglige drift til en samlet omstrukturering af selskabet.
- (14) De tjekkiske myndigheder hævder derfor, at ČSA i lyset af den udvikling, der er beskrevet ovenfor, fra august 2009 kan betragtes som en kriseramte virksomhed efter Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder⁽¹⁾ fra 2004 (i det følgende benævnt "rammebestemmelserne").
- Czech Aeroholding*
- (15) Efter afslutningen af omstrukturingsprocessen sigter Den Tjekkiske Republik mod at finde en strategisk partner til ČSA. Den aktuelle tidsfrist for en strategisk investors indtræden i ČSA er senest november 2013. Med henblik på den planlagte privatisering besluttede den tjekkiske regering at oprette en ny selskabsstruktur under Český Aeroholding a.s. (i det følgende benævnt "ČAH").
- (16) ČAH omfatter på nuværende tidspunkt følgende selskaber: ČSA, Prague Airport a.s. (i det følgende benævnt "Prag lufthavn") og ČSA's tidligere datterselskaber, dvs. Czech Airlines Handling a.s., Holidays Czech Airlines a.s. (i det følgende benævnt "HCA"), Czech Airlines Technics a.s. og ČSA Services, s.r.o. (se figur 1). ČAH har til formål at omstrukturere de selskaber, der er med i holdingselskabet, at lette deres adgang til finansiering på markedsvilkår og forberede dem på den kommende privatisering.
- (17) Czech Airlines Handling a.s. forestår servicering af passagerer og fly, rengøring af fly og bygninger samt ground transport-tjenester både for ČSA og andre luftfartsselskaber, der varetager ruteflyvninger til og fra Prag. Czech Airlines Handling a.s. er den eneste operatør på markedet for rengøring af fly i Prags Ruzyně-lufthavn. Inden for ground handling konkurrerer Czech Airlines Handling i Prags Ruzyně-lufthavn med Prag lufthavn og andre ground handling-selskaber såsom Menzies Aviation.
- (18) HCA varetager charterflyvninger. På dette marked konkurrerer det med Travel Service a.s. og en række andre mindre charterselskaber, der opererer fra Prags Ruzyně-lufthavn, f.eks. Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air og flere andre, der kun har en lille markedsandel i Prags Ruzyně-lufthavn.
- (19) Czech Airlines Technics a.s. udfører mindre og større vedligeholdelse af alle fly i Boeing B737- og Airbus A320-familien. Det udfører også omfattende eftersyn af ATR 42/72-fly og har certifikat til at udføre eftersyn af Airbus A310-fly. Dette datterselskab servicerer primært ČSA. [17,5–19,5] % af dets indtægter stammer dog fra tjenester, der ydes til tredjeparter, f.eks. Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines og Aerosvit.
- (20) Czech Airlines Services s.r.o. driver et callcenter og et ansættelsescenter, og [88–98] % af dets tjenester ydes til ČSA.

⁽¹⁾ EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2. Gyldigheden af retningslinjerne blev forlænget i 2009 (EUT C 156 af 9.7.2009, s. 3).

- (21) I begyndelsen af omstruktureringsperioden havde ČSA også kontrollerende indflydelse i en række andre selskaber, navnlig:
- Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (ejerandel på 65 %), der forsyner det globale distributionssystem Amadeus for Den Tjekkiske Republik og Den Slovakiske Republik
 - Slovak Air Service s.r.o. (ejerandel på 100 %) og
 - ClickforSky (ejerandel på 100 %).

Figur 1

Strukturen af Český Aeroholding a.s.



- (22) Oprettelsen af ČAH blev godkendt af den tjekkiske konkurrencemyndighed den 25. oktober 2011 med en række betingelser, der fokuserer på de potentielle trusler mod konkurrencen, der på grund af fusionen mellem ČSA og Prag lufthavn skyldes såvel vertikale som horisontale overlapninger (navnlig på ground handling-området) mellem de fusionerende enheders aktiviteter.

- (23) Betingelserne er både af adfærdsmæssig og strukturel karakter og forpligter ČAH til at sikre gennemsigtig, ikke-diskriminerende og lige adgang til lufthavnsinfrastrukturen i Prags Ruzyně-lufthavn på markedsrettet rimelige vilkår for alle interesserede parter. Forpligtelserne går navnlig ud på at adskille operatøren af Prags Ruzyně-lufthavn fra andre aktiviteter, der drives i ČAH's regi, udveksling af kommercielt følsomme oplysninger mellem de enheder, der er involveret i ČAH, tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Prags Ruzyně-lufthavn,

afhændelse af Prag lufthavns ground handling-aktiviteter til en uafhængig køber og gennemsigtig og lige adgang til tjenester, som ydes af enheder inden for ČAH, til markedsoperatører, der er interesserede i at udføre ground handling-tjenester og/eller reparations- og vedligeholdelsesarbejder i Prags Ruzyně-lufthavn ⁽¹⁾.

2.3 OMSTRUKTURERINGSPLAN

- (24) I maj 2010 anmeldte de tjekkiske myndigheder omstruktureringsplanen (i det følgende benævnt "OP") til Kommissionen; den blev derefter ajourført ved senere fremsendelser af oplysninger. OP koncentrerer sig om

⁽¹⁾ Den tjekkiske konkurrencemyndigheds afgørelse nr.S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

- foranstaltninger vedrørende ČSA's centrale aktivitetsområde, nemlig passagerruteflyvning. Det er planen, at andre aktivitetsområder enten skal sælges eller outsources inden for holdingselskabets struktur.
- (25) ČSA's vanskeligheder skyldes en overdreven udvidelse af nettet i 2004–2006, og at lavprisselskaber fik adgang til Prags Ruzyně-lufthavn. Endvidere led selskabet under et gammelt etableret selskabs historiske ineffektive drift, da det løb ind i den globale økonomiske recession, der medførte lavere passagerefterspørgsel og højere brændstofomkostninger.
- (26) Den ajourførte udgave af OP af 3. januar 2012 sigter mod at genskabe ČSA's langsigtede rentabilitet inden 2014. Omstruktureringsperioden spænder over perioden fra august 2009 til juni 2014 (fem år i alt).
- (27) I tråd med den seneste udvikling inden for luftfartsbranchen ajourførte de tjekkiske myndigheder deres prognoser for ČSA's vej til rentabilitet og fremlagde et nyt basisscenarie og nye scenarier for den mest optimistiske og den mest pessimistiske udvikling. ČSA betragter nedenstående skøn som et forsigtigt grundlag for sin fremtidige udvikling. Skønnene tager ikke hensyn til en privat investors planlagte indtræden, der sandsynligvis vil få positiv indvirkning på ČSA's resultater og yderligere styrke dets langsigtede rentabilitet.
- (28) De vigtigste eksterne faktorer, der påvirker ČSA's resultater, er følgende: i) stigende brændstofpriser (stigning på næsten 40 % sammenlignet med scenarierne i beslutningen om at indlede proceduren, ii) betydeligt lavere efterspørgsel, iii) øget konkurrence og iv) et fald i indtægter fra billetsalg.
- (29) Basisscenariet bygger på den antagelse, at markedet vil udvikle sig i overensstemmelse med de makroøkonomiske prognoser fra den tjekkiske nationalbank og Den Internationale Valutafond. Fremkomsten af lavprisluftfartsselskaber betragtes som en vigtig faktor, der vil påvirke ČSA's resultater med hensyn til markedsandele.
- (30) De eksterne faktorer omfatter:
- en markedspris på brændstof på 1 000 USD/mT
- valutakurser: USD: 17,0 CZK/USD, EUR: 24,5 CZK/EUR
- afkast på [2–2,2], belægningsprocent på [66–73] %.
- (31) De interne faktorer omfatter:
- omlægning af flyenes ejerstruktur og vedligeholdelsesomkostninger
 - yderligere forbedring af passageromkostningerne (reduktion af det samlede distributionssystem og cateringomkostninger)
 - yderligere forbedring af besætningens produktivitet i Airbus-flåden
 - optimering af besætningsomkostningerne for den regionale (ATR) flåde, bedre udnyttelse af flåden
 - delvis forøgelse af antallet af sæder i A320- og B-737-flåden
 - reduceret gennemsnitligt brændstofforbrug – opfølgning i forbindelse med fornyelse af flåden
 - optimering af indtægtsstyringssystemet – stigning i afkastet på [0,95–1] %
 - negativ indvirkning af køb af emissionskvoter modregnet i de gennemsnitlige passagerindtægter
 - fra sommeren 2012 vil driften fortsætte med en flåde bestående af ATR (syv fly), Airbus (15 fly) og Boeing (fem fly).
- (32) Som følge af omstruktureringen forventer ČSA følgende udvikling i sit afkast af den investerede kapital (ROCE):

Tabel 3

Forventet afkast af den investerede kapital

Afkast af den investerede kapital	2011	2012	2013	2014	2015
Basisscenarie	– 23,6 %	[– 2,5 – (– 3)] %	[0,9–1,1] %	[1,7–1,85] %	[2,1–2,4] %
Det mest optimistiske scenarie	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)] %	[3,6–3,9] %	[4,8–5,2] %	[4,8–5,2] %
Det mest pessimistiske scenarie	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)] %	[– 9,5 – – 8,9] %	[0,7–0,75] %	[0,98–1,1] %

- (33) De tjekkiske myndigheder anser basisscenariet for at være en realistisk prognose og anfører, at det afkast af den investerede kapital, der opnås ved udgangen af 2014 på [1,7–1,85] %, skal betragtes som acceptabelt.
- (34) Ifølge det mest optimistiske scenarie vil brændstofpriserne blive reduceret med 1–2 % (i 2012–2013) og med 3 % (i 2014–2015). Det bygger endvidere på en hurtigere gennemførelse af omstrukturingsforanstaltningerne end forudset og en hurtigere vækst i efterspørgslen sammenlignet med basisscenariet. På den anden side er det mest pessimistiske scenarie baseret på en stigning i brændstofprisen (3–5 % højere i 2012–2013) sammenlignet med basisscenariet. Det medfører endvidere forsinkelser i gennemførelsen af de planlagte omstrukturingsplaner og lavere udbytter af indtægtsstyringsinitiativer (først fuldt gennemført i 2014).
- (35) I planen antages det, at det vil være muligt at genskabe rentabilitet senest i regnskabsåret 2013. Ifølge basisscenariet vil ČSA opnå et nettooverskud efter skat på [95–112] mio. CZK ([3,8–4,3] mio. CZK) i 2014 og et afkast af den investerede kapital (ROCE) på [1,7–1,85] % senest i 2014 og på [2,1–2,4] % senest i 2015.

Tabel 4

Resultat for 2008–2014 (mio. CZK) (ifølge tjekkiske regnskabsstandarder)

Regnskabsår	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Indtægter	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Resultat før skat	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

For at opnå disse resultater foreslår ČSA følgende vigtige tiltag:

flådens drift, herunder besparelser som følge af flådesammenlægning og optimering af transportkapacitet.

- (36) *Optimeret netværksmodel og tilpasning af flådens størrelse:* Ved omstrukturingsprocessens begyndelse fløj ČSA til 67 destinationer. Dette net vil blive reduceret med [18–20] %, og ČSA fokuserer nu udelukkende på markeder, der ligger inden for dets kort- og mellemdistanceflådes rækkevidde. Flyvninger til New York og Canada blev indstillet i 2009. Den forventede nedgang i passagertrafikken målt i indtægter pr. passagerkilometer sammenlignet med 2009 er [22,5–25,5] %, mens indtægten pr. disponibel siddepladskilometer ("ASK") forventes at stige med [3,8–4,4] %. Der blev nedlagt såvel rentable som tabsgivende ruter.
- (37) Flyflåden burde reduceres med mere end 50 % svarende til 20–23 fly sammenlignet med 49 fly før omstruktureringen. Det samlede antal flyvninger vil blive reduceret med [36–40] % og ASK med [21–24] %. Dermed skulle belægningsprocenten blive forbedret og nå op på [66–73] % ifølge basisscenariet.
- (38) Flådestrukturen bør forenkles og moderniseres ved gradvist at udskifte ældre flytyper (Boeing B737-400 og B737-500) udelukkende med Airbus-fly. Moderniseringen af ČSA's flåde vil forbedre konkurrenceevnen for ČSA, der vil få mere avancerede og mere pålidelige fly med bedre passagerkomfort. Andre fordele ved denne foranstaltning er reduktionen af omkostningerne til flådens drift, herunder besparelser som følge af flådesammenlægning og optimering af transportkapacitet.
- (39) *Indtægtsfremmende tiltag:* ČSA indførte et nyt indtægtsstyringssystem med henblik på at optimere billetprisfastsættelse og disponibilitet, idet målet var en øget indtægt pr. ASK på [3–3,5] % i 2011. Der forventes en yderligere indtægtsstigning i forbindelse med den forventede stigning i salget via ČSA's websted – [20–22] % af billetterne skal sælges online senest i 2012 mod [7–8] % i 2009. Dette bør ledsages af indtægter fra salg af tilknyttede egne produkter, såsom afgift pr. ekstra stykke bagage, afgift for tildeling af de bedste sæder og salg om bord samt produkter fra tredjeparter, såsom hoteller, biludlejning og rejseforsikringer. Indtægtsstyringen forventes at bidrage til indtjeningen med ca. [500–560] mio. CZK inden udgangen af 2012.
- (40) *Omkostningsreducerende initiativer:* I 2009 skabte ČSA 3 200 job direkte og mere end 1 600 job gennem sine datterselskaber. Med omstruktureringen skaber ČSA 1 730 job direkte og 1 974 job i sine datterselskaber, hvilket svarer til en reduktion på mere end 1 000 job medio 2012. ČSA reducerede antallet af piloter og medarbejdere blandt kabinpersonalet til det lovbestemte minimum. Det reducerede endvidere cateringomkostningerne på økonomiklasse, underholdning om bord, omkostninger i forbindelse med uregelmæssigheder og brændstofforbrug. Endvidere bør omkostninger til leje, it og telekommunikation reduceres. Endelig bør repræsentationskontorerne i udlandet og i Den Tjekkiske Republik reduceres. De omkostningsreducerende initiativer forventes at medføre besparelser på [275–310] mio. CZK og bidrage til indtægter på ca. [650–725] mio. CZK inden udgangen af 2012. Salgsomkostningerne pr. passager er allerede blevet reduceret med [14,5–16,5] % i 2010.

- (41) *Organisatoriske ændringer:* Den Tjekkiske Republik har allerede to gange tidligere forsøgt at privatisere ČSA ⁽¹⁾, men begge disse forsøg mislykkedes. De tjekkiske myndigheder er af den opfattelse, at oprettelsen af ČAH er en effektiv måde til at afhænde ČSA og dets datterselskaber til en ny privat investor. For det første blev der overført ikkekerneaktiviteter, som tidligere blev udført af ČSA, til dets datterselskaber i 2010. Dette gjorde det muligt for ČSA at fokusere på sit kerneaktivitetsområde. For det andet blev datterselskaberne solgt til ČAH på markedsvilkår. Endelig vil både ČSA og Prag lufthavn blive inkorporeret i ČAH.
- (42) Denne struktur ventes ikke kun at gøre selskaberne mere attraktive for potentielle investorer, men også at sikre en konkurrencedygtig prisfastsættelse af tjenesteydelserne internt i koncernen og fremme overskudsskabelsen i alle datterselskaber og i højere grad orientere dem mod eksterne kunder.
- (43) *Afhændelse af ikkekerneaktiver:* Ud over afhændelsen af datterselskaber til ČAH har ČSA solgt et betydeligt antal andre aktiver i løbet af omstrukturingsprocessen, som det ses af Tabel 5. Alle disse aktiver blev enten afhændet gennem en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure eller på grundlag af uafhængige vurderingsrapporter.

Tabel 5

Afhændelse af ČSA's aktiver i løbet af omstrukturingsprocessen

	Beløb i mio. CZK
Afhændelse af det toldfrie salg til Aelia Czech Republic s.r.o.	[760–840]
Afhændelse af ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow til British Airways	[450–530]
Afhændelse af fly til forskellige luftfartsselskaber	[1 950–2 200]
Afhændelse af Slovak Air Services s.r.o. til Skyport a.s.	[17,5–19,5]
Afhændelse af jordarealer og bygninger til Prag lufthavn	[1 620–1 850]
Afhændelse af datterselskaber til Český Aeroholding a.s.	[2 350–2 600]
I alt	[7 150–8 025]

2.4 STATSSTØTTE OG FINANSIERING AF OMSTRUKTURERINGSOMKOSTNINGERNE

- (44) På grund af de samlede omstrukturingsomkostninger på [8,9–10,5] mia. CZK ([360–410] mio. EUR), der

⁽¹⁾ I 1992 købte Air France 19 % af aktierne i ČSA, men afhændede dem igen 1994. I april 2009 blev statens aktiepost i ČSA udbudt til salg, men da den tjekkiske regering ikke modtog noget passende bud, gav den i sidste ende finansministeren instruks om at annullere udbuddet i oktober 2009.

navnlig omfatter omkostninger til tilpasning af flådens størrelse og til fratrædelsesgodtgørelser, tilførte Den Tjekkiske Republik den 30. juni 2010 støttemodtageren ny kapital gennem statsstøtte på 2 500 mio. CZK i form af konvertering af gæld til aktier (dvs. [23–26] % af omstrukturingsomkostningerne) i overensstemmelse med resolution nr. 333.

- (45) ČSA foreslår, at restbeløbet, dvs. dets egetbidrag på [74–77] %, finansieres ved salg af aktiverne i Tabel 5.
- (46) ČSA afhændede sit toldfrie salg for [760–840] mio. CZK til Aelia Czech Republic s.r.o. i februar 2010. Dette aktivitetsområde blev afhændet efter en udbudsprocedure i to runder, som blev organiseret af UniCredit Czech Republic a.s.
- (47) ČSA byttede i juli 2010 to ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow med British Airways Plc (i det følgende benævnt "BA") for en finansiell godtgørelse. Ifølge aftalen om udveksling af ankomst- og afgangstidspunkter skal ČSA og BA som led i en udveksling overføre deres respektive ankomst- og afgangstidspunkter ⁽²⁾ til hinanden for en finansiell godtgørelse på [17–19] mio. GBP (ca. [450–530] mio. CZK). Udvekslingen af ankomst- og afgangstidspunkter fandt sted i 2010, og BA betalte godtgørelsen til ČSA i to rater, nemlig i november og december 2010.
- (48) ČSA solgte 15 fly på følgende betingelser: I 2010 afhændede ČSA fem Boeing B737-400-fly til BLF Limited, der er et specialfly tilhørende det russiske luftfartsselskab UTair, til en pris af [54–60] mio. USD og to Boeing B737-500-fly til Mauritanian Airlines International til en pris af [12,5–15] mio. USD. I 2011 solgte ČSA tre Boeing B737-500-fly til Mika Limited til en samlet pris af [21–25] mio. USD. I 2011 afhændede ČSA to ATR72-202-fly til Helnitt Lineas Aéreas S.A. til en pris af [7,9–8,9] mio. USD, to ATR72-200-fly til EUROLOT S.A. til en pris af [7,9–8,9] mio. USD og et ATR42-320-fly til Regourd Aviation til en pris af [1,6–1,9] mio. USD. De samlede indtægter fra salget af fly beløber sig til ca. [105–120] mio. USD eller [1,950–2,2] mia. CZK ⁽³⁾.
- (49) Den 30. september 2010 solgte ČSA Slovak Air Services s.r.o., der udfører luftfartsydelser i Den Slovakiske Republik, til selskabet Skyport a.s. for købsprisen på [17,5–19,5] mio. CZK. Den bydende tilbød den højeste pris som led i en åben udbudsprocedure.

⁽²⁾ Dvs. de ankomst- og afgangstidspunkter, de havde fået tildelt for fartplanen for sommeren 2011 (den 27. marts 2011–29. oktober 2011) og for fartplanen for vinteren 2010/11 (den 31. oktober 2010–26. marts 2011).

⁽³⁾ Med en omregningskurs på 18,5 CZK pr. USD som beregnet af Den Tjekkiske Republik. (Ifølge den tjekkiske nationalbank varierede den kvartalsvise gennemsnitlige omregningskurs mellem USD og CZK mellem 18,3 og 20,2 CZK pr. USD i 2010 og mellem 16,9 og 18,78 CZK pr. USD i 2011).

- (50) ČSA opnåede [1,62–1,85] mia. CZK ved salget af jord og bygninger til den statsejede Prag lufthavn. Tabel 6 nedenfor indeholder en sammenfatning af salget.

Tabel 6

Afhændelse af ČSA's jordarealer og ejendom til Prag lufthavn

Areal/aktiv	Købsaftale	Pris ('000 CZH)	Ekspertvurdering
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon s.r.o., dateret den 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parkering på areal 2570/4 og 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
APC's kontorbygning	9.12.2009	[554 000–625 000]	YBN Consult, dateret den 10.5.2010
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	
2587	13.5.2010	[69 500–80 000]	
2588/3	13.5.2010	[14 250–16 000]	
2589/1	13.5.2010	[2 600–3 000]	
2590/25	13.5.2010	[87 250–95 000]	
Hangar F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
I alt:		[1 620 000–1 850 000]	

- (51) Den Tjekkiske Republiks regering har tilkendegivet sin strategiske interesse for at erhverve ČSA's jordarealer ved lufthavnen. De tjekkiske myndigheder begrundet disse transaktioner med den brug, de vil gøre af jordarealerne. Ifølge de tjekkiske myndigheder er arealerne strategisk vigtige for Prag lufthavn med henblik på den nye landingsbane, der skal anlægges i lufthavnen. Den Tjekkiske Republik bemærkede også, at Prag lufthavn udlejer en anden hangar (hangar E) til Travel Service a.s., hvilket viser, at det er muligt at opnå indtægter ved salg af fast ejendom, som ČSA ikke længere har brug for.

- (52) Salget af ejendom som beskrevet i tabel 6 fandt ikke sted ved en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure. Alle et statsejet selskabs ejendomskøb skal dog i overensstemmelse med dets generelle politik

og de nationale lovkrav finde sted til en fair og åben markedspris, der afspejler den pris, som en privat investor ville have betalt på markedsbaserede vilkår. Værdien af denne ejendom bygger på en uafhængig ekstern vurdering foretaget af domstolsregistrerede eksperter efter anerkendte standarder.

- (53) Størstedelen af selskabets egetbidrag kommer fra salget af ČSA's datterselskaber til ČAH. Dette salg fandt sted i slutningen af 2011/begyndelsen af 2012 og bestod af salget af Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] mio. CZK), ČSA Services s.r.o. ([25–28] mio. CZK), HCA ([500–580] mio. CZK) og Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] mia. CZK). Salget blev ikke gennemført ved en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure, men værdien af datterselskaberne blev beregnet i uafhængige vurderingsrapporter udarbejdet af Deloitte Advisory s.r.o. og PricewaterhouseCoopers Česká republika s.r.o.

2.5 BESLUTNING OM AT INDLEDE PROCEDUREN

- (54) Kommissionen indledte den formelle undersøgelsesprocedure den 23. februar 2011. I beslutningen om at indlede proceduren nærede Kommissionen tvivl om flere betingelser i rammebestemmelserne. Kommissionen udelukkede navnlig ikke, at ČSA havde været kriseramte i rammebestemmelsernes forstand allerede inden andet halvår 2009, dvs. før indledningen af omstrukturingsprocessen, sådan som de tjekkiske myndigheder havde hævdet.
- (55) Kommissionen nærede også tvivl om, hvorvidt ČSA's vanskeligheder var for alvorlige til at blive løst af ČAH. Kommissionen var også i tvivl om, hvorvidt Prag lufthavn efter tjekkisk ret kunne bidrage finansielt til omstruktureringen af ČSA og dets datterselskaber. De tjekkiske myndigheder blev også opfordret til at fremsætte bemærkninger om, hvorvidt forretningstransaktionerne mellem ČSA og Prag lufthavn, på tidspunktet for gennemførelsen af fusionen, havde fundet sted på markedsvilkår, hvilket udelukkede overførsel af mulig statsstøtte fra en modtager af rednings- og omstrukturingsstøtte til en anden enhed i ČAH.

- (56) Med hensyn til genoprettelsen af langsigtet rentabilitet opfordrede Kommissionen tredjeparter til at fremsætte bemærkninger om de underliggende antagelser vedrørende de eksterne faktorer. Kommissionen opfordrede også Den Tjekkiske Republik til at præcisere, om alle strukturelt tabsgivende aktiviteter ville blive opgivet efter omstruktureringen. Kommissionen var endvidere i tvivl om, hvorvidt der kunne opnås langsigtet rentabilitet inden udgangen af 2012, der var den anmeldte afslutning af omstrukturingsperioden, og hvorvidt det overvejede mest sandsynlige scenarie (der også var "det mest optimistiske scenarie") nu også var det mest realistiske, der kunne opnås. Kommissionen var også i tvivl om, hvorvidt ČSA (med egne finansielle midler eller udefra kommende ressourcer) ville være i stand til at sikre lån og eventuelle garantier på markedsvilkår for det planlagte køb af syv fly, som der blev indgået aftale om for 2013 og 2014.

- (57) Med hensyn til modydelse var Kommissionen i tvivl om, hvorvidt de foreslåede foranstaltninger ikke blot gik ud på at nedlægge tabsgivende aktiviteter, som under alle omstændigheder ville være nødvendige for at opnå rentabilitet. Sådanne foranstaltninger ville i så fald ikke kunne betegnes som reelle modydelse. Kommissionen bemærkede også, at kun modydelse, som fandt sted i omstrukturingsperioden, kunne accepteres. Derfor ville nedlæggelsen af flyvningerne til Toronto og JFK-lufthavnen i New York falde uden for den foreslåede omstrukturingsperiode, der gik fra andet halvår 2009 til 2012.
- (58) Med hensyn til omfanget af ČSA's egetbidrag opfordrede Kommissionen Den Tjekkiske Republik til at præcisere ČAH's foreslåede struktur. Den var også i tvivl om, hvorvidt det samlede foreslåede egetbidrag kunne betragtes som reelt (på baggrund af de transaktioner, der endnu ikke havde fundet sted på tidspunktet for vedtagelsen af beslutningen om at indlede proceduren).

3. BEMÆRKNINGER FRA DEN TJEKKISKE REPUBLIK

- (59) I sit svar på Kommissionens beslutning om at indlede proceduren fremsatte Den Tjekkiske Republik bemærkninger og præciseringer vedrørende alle de spørgsmål, der blev rejst i Kommissionens beslutning om at indlede proceduren, og påpegede, at den anmeldte omstrukturingsplan opfyldte alle betingelser i rammebestemmelserne. Den Tjekkiske Republik fremkom også med ajourførte oplysninger om omstrukturingsprocessen og påviste, at en række omstrukturingsforanstaltninger allerede var blevet gennemført, og at der allerede var gjort betydelige fremskridt.
- (60) Med hensyn til det tidspunkt, hvor ČSA løb ind i vanskeligheder, hævdede Den Tjekkiske Republik, at ČSA var i vanskeligheder fra august 2009, fordi det var på det tidspunkt, at det gik op for ledelsen, at selv selskabets sædvanligvis gunstige resultat i sommersæsonen var blevet påvirket negativt. Den Tjekkiske Republik fremlagde også kvartalsvise resultater og supplerende oplysninger, der godtgjorde, hvorfor den fandt, at ČSA var løbet ind i vanskeligheder i august 2009.
- (61) Med hensyn til ČAH's holdingstruktur præciserede de tjekkiske myndigheder, at formålet med ČAH var at "adskille" selskaberne og forbedre deres adgang til finansiering på markedsvilkår og forberede dem på den planlagte privatisering. Forbindelserne mellem selskaberne i holdingselskabet ville blive fastsat ved kontrakt på markedsbaserede vilkår og i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i den tjekkiske handelslov og lov om indkomstskat vedrørende forbindelser mellem forbundne parter.
- (62) Med hensyn til muligheden for at løse ČSA's vanskeligheder inden for ČAH-koncernen præciserede Den Tjekkiske Republik, at alle selskaber i ČAH var statskontrollerede, og at en eventuel bistand ville være omfattet af statsstøtteregler. Endvidere ville eventuel finansiel bistand også skulle opfylde kravene i den tjekkiske handelslov og skattelovgivning. Endvidere opstod ČSA's problemer før oprettelsen af ČAH-strukturen og kunne derfor ikke være resultatet af "vilkårlig omkostningsfordeling inden for den nuværende ČSA-koncern" og hidrørte derfor fra ČSA selv.
- (63) Med hensyn til et eventuelt bidrag til omstruktureringen af ČSA fra Prag lufthavn hævdede Den Tjekkiske Republik, at lufthavnen ikke bidrog til ČSA's omstrukturering på nogen måde, og at Den Tjekkiske Republik i sin egen skab af eneaktionær i Prag lufthavn heller ikke overvejede et sådant bidrag fremover. Transaktionerne mellem ČSA og Prag lufthavn blev udført på de standardvilkår, som Prag lufthavn tilbyder sine forretningspartnere. Lejeindtægter og andre økonomiske vederlag var baseret på dens gældende prisliste.
- (64) Bortset fra overholdelsen af lovbestemte krav ville selskaberne i ČAH få væsentlig forretningsmæssig autonomi, for så vidt moderselskabet, ČAH, ikke ville blande sig i sine datterselskabers forretningsførelse. Da alle forbindelser mellem selskaberne i ČAH ville blive afviklet på markedsbaserede vilkår i overensstemmelse med lovens krav, som anført ovenfor, gjorde Den Tjekkiske Republik gældende, at enhver overførsel af den omstrukturingsstøtte, som et selskab i ČAH har ydet ČSA, ville være umulig.
- (65) Med hensyn til tvivlen om, hvorvidt der kan genskabes langsigtet rentabilitet, fremlagde Den Tjekkiske Republik ændrede prognoser vedrørende det fremtidige scenarie for ČSA's rentabilitet i form af et ændret basisscenarie. Det nye basisscenarie byggede på en langsommere vækstrate som følge af en revision af udviklingen i efterspørgslen samt mere forsigtige skøn over de fremtidige oliepriser. Med hensyn til nedlæggelsen af urentable aktiviteter bekræftede Den Tjekkiske Republik, at alle datterselskaber undtagen Czech Airlines Technics gav overskud og derfor kunne sælges som velfungerende og levedygtige virksomheder. Czech Airlines Technics ville også blive solgt til ČAH til den pris, som dets aktiver var værd ifølge en vurdering foretaget af en uafhængig ekstern ekspert. Med hensyn til finansieringen af de fly, der skal leveres efter omstrukturingsperioden, var Den Tjekkiske Republik af den opfattelse, at selskabet efter gennemførelsen af omstrukturingsplanen og en privat investors forventede indtræden i selskabet ville være i stand til at sikre privat finansiering af de fly, der var indgået aftale om.
- (66) Med hensyn til modydelse hævdede Den Tjekkiske Republik, at salget af aktiver (herunder i datterselskaber), reduktionen af ASK og reduktionen af ČSA's tilstedeværelse i Prag lufthavn udgjorde en tilstrækkelig modydelse i betragtning af, at ČSA var et regionalt luftfartsselskab med en lille flåde og et begrænset antal destinationer.

Det var udsat for konkurrencepres fra store selskaber og lavprisselskaber, og en eventuel yderligere modydelse kunne bringe ČSA's mulighed for at blive rentabelt inden for en rimelig tidsfrist i fare. Den Tjekkiske Republik gjorde gældende, at flyvningerne til Toronto og JFK-lufthavnen i New York var blevet indstillet i november 2009, altså inden for den anmeldte omstrukturingsperiode.

(67) Den Tjekkiske Republik fremlagde oplysninger om et privat banklån på [125–140] mio. CZK fra Komerční banka, der blev foreslået som ČSA's egetbidrag. Lånet bestod af en kreditlinje baseret på en rammeaftale. Rammeaftalen om en kreditlinje på [480–540] mio. CZK var allerede blevet indgået den 31. marts 2009 og ændret i juni og december 2009.

(68) Med hensyn til ČSA's egetbidrag til sin omstrukturering fremlagde Den Tjekkiske Republik dokumentation for salget af allerede afhændede aktiver. Den Tjekkiske Republik bekræftede endvidere, at den anmeldte statsstøtte i form af en garanti ikke ville blive nødvendig, da ČSA var i stand til at opnå privat finansiering af de fly, der var blevet tilvejebragt gennem en finansiel leasingaftale med [...]. Flyene blev leveret til ČSA i maj 2011.

4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(69) Under undersøgelsesproceduren modtog Kommissionen kun én væsentlig bemærkning fra en konkurrent⁽¹⁾ og én bemærkning fra en lokal borgersammenslutning⁽²⁾. Konkurrenten er Travel Service a.s. og Icelandair Group hf (i det følgende benævnt "TS"), et selskab, der konkurrerer med ČSA, primært på markedet for charterrejser. TS hævder, at støtten til ČSA ikke kan betragtes som forenelig, da den ikke opfylder betingelserne i rammebestemmelserne.

(70) Med hensyn til genskabelse af ČSA's langsigtede rentabilitet kritiserede TS OP og anførte, at den mangler en klar forretningsmodel⁽³⁾ for selskabet, og at flere af de vigtigste antagelser i det mest optimistiske scenarie er alt for optimistiske (brændstofpriser, valutakurser, kapacitetsudnyttelse). TS kritiserer også de tilbudte modtydelser

med den begrundelse, at de blot udgør en nedlæggelse af aktiviteter, som er nødvendige for selskabets overlevelse. TS hævder også, at afhændelsen af aktiver, der påberåbes som egetbidrag, blev gennemført og midlerne brugt, inden omstrukturingsprocessen begyndte, og derfor ikke kan betragtes som et reelt bidrag til omstrukturingsomkostningerne.

(71) TS hævder også, at den statsstøtte, som ČSA har modtaget, har gjort det muligt for selskabet at udvide sine aktiviteter og datterselskaber. ČSA var angiveligt i stand til at i) udvide sine charteraktiviteter, selv om ČSA ville opgive dem, fordi de tidligere var tabsgivende, og ii) forny sin flåde, hvilket giver ČSA en konkurrencefordel, der næppe kunne opnås af en sammenlignelig konkurrent under en finanskrise.

(72) TS hævder faktisk, at ČSA har brugt den statsstøtte, det har modtaget, til at udvide sit charterdatterselskab HCA, der kan tilbyde flyvninger til en pris, som er 20 % lavere end standardpriserne på markedet⁽⁴⁾. TS hævder også, at ČSA forhøjede HCA's tegnede kapital med 162 mio. CZK i maj 2010.

(73) Yderligere fordele, som angiveligt er blevet ydet ČSA, er muligheden for at drive ruten mellem Prag og Tel Aviv. TS gør gældende, at denne mulighed tilsyneladende blev forhandlet af de tjekkiske myndigheder udelukkende for ČSA på en måde, så man omgik lovens bestemmelser og gav ČSA en fordel i forhold til dets konkurrenter.

(74) TS anfører ligeledes, at der selv inden oprettelsen af ČAH reelt fandt en koncentration af Prag lufthavn og ČSA sted, fordi der blev indført fælles ledelse af de to selskaber. TS hævder således, at ČSA's administrerende direktør er blevet aflønnet af Prag lufthavn, og at der finder kryds-subsidiering sted af it-tjenester til fordel for ČSA.

(75) Endvidere købte Prag lufthavn aktiver (bygninger og jordarealer) af luftfartsselskabet, som den angiveligt ikke havde brug for, og leasede dem tilbage til luftfartsselskabet. En sådan privilegeret forbindelse mellem Prag lufthavn og ČSA førte til fortrinsbehandling såsom prisdiskrimination med hensyn til lufthavnstjenester og adgang til kommercielt følsomme oplysninger. TS gør endvidere gældende, at oprettelsen af ČAH påvirker konkurrencen negativt på grund af den vertikale integration mellem lufthavnen og det største luftfartsselskab. Ifølge TS er den vigtigste begrundelse for oprettelsen af ČAH at gøre det muligt at yde statsstøtte til ČSA gennem ČAH's erhvervelse af dets datterselskaber.

⁽¹⁾ Bemærkningen lå i forlængelse af to supplerende indlæg og en klage.

⁽²⁾ Borgersammenslutningen "Pro Hanspaulku" påstår, at støtten til Czech Airlines har til formål kunstigt at bevare luftfartsselskabet som kunde i Prag lufthavn, der planlægger at anlægge en anden landingsbane. Borgersammenslutningen er primært bekymret over de miljømæssige og sociale følger af dette projekt.

⁽³⁾ TS anfører navnlig, at ČSA træffer forkerte forretningsmæssige beslutninger såsom åbning af tabsgivende ruter, f.eks. den nye rute mellem Prag og Abu Dhabi i september 2011.

⁽⁴⁾ For vurdering se betragtning (171) – (174).

5. BEMÆRKNINGER FRA DEN TJEKKISKE REPUBLIK TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

- (76) Den Tjekkiske Republik gennemgik i detaljer alle de argumenter, som tredjeparter har taget op i deres bemærkninger. Med hensyn til genskabelsen af langsigtet rentabilitet understregede Den Tjekkiske Republik, at den har ajourført OP⁽¹⁾ og dermed taget hensyn til en række bemærkninger i de ajourførte antagelser. Den bemærkede endvidere, at statsstøttebeløbet var faldet betydeligt i løbet af proceduren som følge af, at projektet vedrørende købet af et fly med statsstøttegaranti var blevet opgivet.
- (77) Med hensyn til den mulige brug af statsstøtte til ČSA's charterdivisions konkurrencebegrænsende adfærd anførte Den Tjekkiske Republik, at chartervirksomheden allerede var uafhængig og adskilt fra rutflyvning på det tidspunkt, hvor statsstøtten blev ydet. ČSA har aldrig indskudt pengemidler i HCA's⁽²⁾ tegnede kapital. HCA's tegnede kapital blev forhøjet med et apportindskud som led i ČSA's aktiviteter i forbindelse med chartertrafik. Denne del af virksomheden blev vurderet af en uafhængig ekspert.
- (78) Med hensyn til den påståede fordel, som ČSA skulle have modtaget for driften af Tel Aviv-ruten, forklarede Den Tjekkiske Republik, at selv om TS (efter en åben udbudsprocedure med start fra vinterfartplanen 2011/12) var blevet valgt som det eneste luftfartsselskab med transportrettigheder for ti år for ydelse af aftalte tjenester på ruten mellem Prag og Tel Aviv i henhold til gældende lov⁽³⁾, fik TS ingen garanti for, at intet andet luftfartsselskab ville få tilladelse til at drive ruten i denne periode. De tjekkiske myndigheder anfører, at det var det tjekkiske transportministeriums generelle politik ikke at opretholde eksisterende begrænsninger, men tværtimod at udvide luftfartsselskabernes muligheder for markedsadgang med henblik på at liberalisere markederne for luftfartsydelse.
- (79) Med hensyn til åbningen af ruten mellem Prag og Abu Dhabi forklarede Den Tjekkiske Republik, at denne rute ikke blev drevet af ČSA alene, men som en code

share-flyvning⁽⁴⁾ i samarbejde med Etihad Airways. Ruten henvendte sig til transferpassager, der kunne benytte mange forskellige tilsluttede langdistanceflyvninger fra Abu Dhabi, der blev drevet af Etihad Airways. Samarbejdet forbedrede således ČSA's salgsmuligheder og bidrog til genskabelsen af dets langsigtede rentabilitet med meget lave ekstraomkostninger.

- (80) Salget og tilbageleasingen af APC's kontorbygning var ifølge Den Tjekkiske Republik en standardmarkedspraksis, der gjorde det muligt for sælgeren at skaffe likviditet, mens køberen opnåede en stabil kilde til fremtidige lejeindtægter. Endvidere var de jordarealer, der blev afhændet, af strategisk betydning på grund af anlæggelsen af en ny landingsbane i Prag lufthavn. Derfor var Prag lufthavn interesseret i at købe ejendommen. I henhold til loven om ejerskabet til Prags Ruzyně-lufthavn⁽⁵⁾ kunne Prag lufthavn, herunder eventuelle tilstødende eller hermed forbundne jordarealer, kun ejes af Den Tjekkiske Republik eller en juridisk enhed med hjemsted i Den Tjekkiske Republik, som fuldt ud ejes af staten. Dette krav begrænsede antallet af egnede købere til fuldt ud statsejede selskaber. Operatøren af Prag lufthavn var en sådan enhed og havde endvidere en strategisk interesse i at købe jorden.
- (81) Den Tjekkiske Republik anførte gentagne gange, at de kommercielle forbindelser mellem ČSA og Prag lufthavn var og altid havde været i overensstemmelse med den nationale ret og EU-retten (se betragtning (61)-(64)). Med hensyn til ČAH forklarede Den Tjekkiske Republik, at ČAH i henhold til regeringsresolution nr. 848 af 24. november 2010 ikke udgjorde en permanent vertikal integration af infrastrukturen og luftfartsselskaberne, men blot en fusion (mellem ČSA og Prag lufthavn) med begrænset varighed og funktion, der havde til formål at afhænde ČSA og dets datterselskaber på de bedst mulige betingelser.
- (82) Med hensyn til bemærkningerne fra borgersammenslutningen Pro Hanspaulku bemærkede Den Tjekkiske Republik, at borgersammenslutningen ikke havde godtgjort, at der forelå en berettiget interesse, og at en sådan interesse heller ikke kunne udledes af den indsigelse, der var blevet rejst vedrørende færdiggørelsen af en ny landingsbane i Prag lufthavn, som angiveligt primært skulle benyttes af det omstrukturerede ČSA. Hertil svarede Den Tjekkiske Republik, at ČSA's tilstedeværelse i Prag lufthavn i overensstemmelse med OP faktisk ville blive indskrænket, hvorfor bemærkningerne fra borgersammenslutningen ikke var begrundet.

⁽¹⁾ Efter indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure fremsendte Den Tjekkiske Republik to ajourførte udgaver af OP (dateret den 15. september 2011 og 3. januar 2012) til Kommissionen.

⁽²⁾ Før omstruktureringen tilbød HCA kun rejsebureau-tjenester, som ČSA planlagde at lukke i sin første udgave af OP. I den reviderede OP var HCA's rejsebureau dog opretholdt og ČSA's charterdivision medtaget.

⁽³⁾ Lov nr. 49/1997 om civil luftfart og om ændring af lov nr. 455/1991 om næringsbeviser (Trade Licensing Act), som ændret, og traktaten mellem Den Tjekkiske og Slovakiske Føderative Republiks regering og Staten Israels regering om luftfart, undertegnet den 24. april 1991 i Jerusalem.

⁽⁴⁾ Code sharing er en almindelig form for samarbejde mellem luftfartsselskaber, hvorved en flyvning, der varetages af et bestemt selskab, også tilbydes af andre selskaber med henblik på at forbedre salgsmulighederne. Denne form for samarbejde gør det muligt for selskaberne at udvide deres netværk af tilbudte destinationer.

⁽⁵⁾ Lov nr. 69/2010 om ejerskabet til Prags Ruzyně-lufthavn.

6. VURDERING AF STØTTEN

6.1 EKSISTENSEN AF STATSSTØTTE

- (83) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (84) Støttebegrebet omfatter enhver fordel, som finansieres direkte eller indirekte af statsmidler og ydes af staten selv eller af organer, der optræder på vegne af staten ⁽¹⁾.
- (85) I denne sammenhæng skal den anmeldte kapitaltilførsel i form af konverteringen af Osinek-lånet til aktier betragtes som statsstøtte. Kapitaltilførslen involverer statsmidler og udgør en selektiv fordel for ČSA, eftersom den forbedrer dets finansielle situation.
- (86) I henhold til Domstolens praksis kan støtte til en virksomhed anses for at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, når den pågældende virksomhed er aktiv på et marked, der er åbent for samhandel på EU-niveau ⁽²⁾. Alene det forhold, at en virksomheds konkurrencemæssige position styrkes i forhold til andre konkurrerende virksomheder, hvis den får en økonomisk fordel, som den ellers ikke ville have fået under normal udøvelse af erhvervet, peger i retning af en mulig konkurrencefordrejning ⁽³⁾. Støtte fra en medlemsstat til en virksomhed kan derfor bidrage til at bevare eller øge nationale aktiviteter med det resultat, at virksomheder etableret i andre medlemsstater har en mindre chance for at komme ind på den pågældende medlemsstats marked ⁽⁴⁾.
- (87) Den foreliggende foranstaltning påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og konkurrencen, da CSA konkurrerer med andre luftfartsselskaber i Den Europæiske Union, navnlig efter ikrafttrædelsen af tredje fase af liberaliseringen af lufttrafikken ("tredje pakke") den 1. januar 1993. Den pågældende foranstaltning gør det muligt for ČSA at fortsætte driften, således at selskabet ikke behøver at lide under de følger, der normalt er resultatet af dets dårlige finansielle resultater, og fordrejer dermed konkurrencen.

⁽¹⁾ Se Domstolens dom af 16. maj 2002 i sag C-482/99, *Frankrig mod Kommissionen ("Stardust Marine")*, Sml. I, 2002, s. 4397.

⁽²⁾ Se navnlig Domstolens dom af 13. juli 1988 i sag C-102/87, *Den Franske Republik mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber*, Sml. I, 1988, s. 4067.

⁽³⁾ Domstolens dom af 17. september 1980 i sag 730/79, *Phillip Morris Holland BV mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber*, Sml. 1980, s. 2671.

⁽⁴⁾ Se navnlig Domstolens dom af 15. december 2005 i sag C-66/02, *Italien mod Kommissionen*, Sml. I, 2005, s. 10968, præmis 117, og dom af 15. juni 2006 i forenede sager C-393/04 og C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, Sml. I, 2006, s. 5332, præmis 35.

- (88) Den anmeldte kapitaltilførsel i form af konvertering af gæld til aktier udgør statsstøtte i medfør af artikel 107, stk. 1, i TEUF. Denne konklusion anfægtes ikke af de tjekkiske myndigheder.

6.2 STØTTENS LOVLIGHED

- (89) I henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF må en medlemsstat ikke gennemføre en støtteforanstaltning, før Kommissionen har vedtaget en afgørelse om godkendelse af foranstaltningen. Kommissionen bemærker, at de tjekkiske myndigheder gennemførte støtten, dvs. konverteringen af Osinek-lånet til aktier, den 30. juni 2010. Kommissionen beklager således, at Den Tjekkiske Republik ikke overholdt standstill-forpligtelsen og derfor har overtrådt sin forpligtelse i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF.

6.3 STØTTENS FORENELIGHED MED DET INDRE MARKED I HENHOLD TIL RAMMEBESTEMMELSERNE

- (90) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan statsstøtte tillades, hvis den ydes for at fremme udviklingen af visse erhvervsgrøner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.
- (91) Kommissionen finder, at den foreliggende foranstaltning udgør omstruktureringstøtte, der skal vurderes i lyset af kriterierne i rammebestemmelserne med henblik på at fastslå, om den er forenelig med det indre marked i medfør af artikel 107, stk. 3, i TEUF.

6.3.1 Støtteberettigelse

- (92) Med hensyn til støtteberettigelse fremgår det af punkt 33 i rammebestemmelserne, at virksomheden skal kunne anses for at være kriseramte i henhold til punkt 9 og 13 i disse rammebestemmelser.

Kriseramte virksomhed

- (93) Ifølge punkt 9 i rammebestemmelserne anser Kommissionen en virksomhed for kriseramt, når virksomheden ikke med egne finansielle midler eller med de midler, som virksomheden kan opnå fra ejeren/aktionærer og kreditorer, er i stand til at standse de tab, som uden de offentlige myndigheders indgriben næsten med sikkerhed vil medføre virksomhedens ophør på kort eller mellem-lang sigt.
- (94) Derfor præciseres det i punkt 10, litra a), i rammebestemmelserne, at et selskab med begrænset ansvar betragtes som kriseramt, når over halvdelen af den tegnede kapital er forsvundet, og over en fjerdedel af denne kapital er gået tabt i løbet af de sidste tolv måneder.

- (95) De tjekkiske myndigheder hævder, at ČSA, der er et aktieselskab efter tjekkisk ret og dermed et selskab med begrænset ansvar i henhold til punkt 10, litra a), i rammebestemmelserne, løb ind i alvorlige vanskeligheder i august 2009, da finanskrisen ramte selv højsæson-sommerfartplanen hårdt. På det tidspunkt faldt pengestrømmen fra driftsaktiviteter til [-2,4--2,1] mia. CZK med dramatiske følger for selskabets aktiver.
- (96) I august 2009 opfyldte selskabet således betingelserne i punkt 10, litra a), i rammebestemmelserne. ČSA's samlede tegnede kapital beløb sig til 2 735 mio. CZK. Ifølge de tjekkiske regnskabsstandarder var ČSA's egenkapital negativ fra august 2009 (idet den udgjorde [-1 000--(-900)] mio. CZK i slutningen af juli 2009), og over en fjerdedel af den tegnede kapital var gået tabt i løbet af de foregående tolv måneder, eftersom egenkapitalen beløb sig til [900--1 000] mio. CZK i juli 2008. Derfor påbegyndte ČSA sin omstrukturingsproces fra august 2009. Selskabet var derfor reelt en kriseramts virksomhed efter rammebestemmelserne på tidspunktet for ydelsen af omstrukturingsstøtten i juni 2010.

Nyoprettet virksomhed

- (97) Det fremgår af punkt 12 i rammebestemmelserne, at en nystiftet virksomhed ikke er berettiget til at modtage rednings- eller omstrukturingsstøtte, selv om dens finansielle stilling er vanskelig. Som udgangspunkt vil en virksomhed blive betragtet som en nyoprettet virksomhed i de første tre år efter påbegyndelsen af dens aktiviteter på det relevante aktivitetsområde.
- (98) ČSA blev oprettet i 1923 og kan derfor ikke betragtes som en nyoprettet virksomhed.

Koncern

- (99) Det hedder i punkt 13 i rammebestemmelserne, at en virksomhed, der tilhører eller er i færd med at blive overtaget af en større koncern, normalt ikke kan modtage rednings- eller omstrukturingsstøtte, medmindre det kan påvises, at virksomhedens vanskeligheder hidrører fra virksomhedens selv og ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at virksomhedens vanskeligheder er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem. Når en kriseramts virksomhed opretter et datterselskab, betragtes datterselskabet sammen med den kriserante virksomhed, der kontrollerer det, som en koncern og kan modtage støtte på de betingelser, der er fastsat i punkt 13 i rammebestemmelserne.
- (100) Da omstrukturingsstøtten blev ydet i 2010, udgjorde ČSA en koncern med en række selskaber, som er aktive på områder i tilknytning til luftfart⁽¹⁾. Koncernens regnskab viser, at selv om luftfartsselskabet er en del af en

større koncern, tegner det sig reelt for den overvejende del af omsætningen (94 %), hvorfor det ikke er muligt for nogen anden del af koncernen at finansiere omstruktureringen af luftfartsselskabet. Regnskabet viser endvidere, at luftfartsselskabets tab hidrører fra luftfartsselskabet selv og derfor ikke kan henføres til nogen del af koncernen.

- (101) Kommissionen finder derfor, at ČSA's vanskeligheder ikke er resultatet af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, men hovedsagelig skyldes vigende indtægter på dets kerneaktivitetsområde. Vanskelighederne er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem, fordi det positive bidrag fra rentable datterselskaber er for lille til at opveje tabet på ČSA's kerneaktivitetsområde.
- (102) Kommissionen bemærker, at oprettelsen af ČAH (slutningen af 2011/begyndelsen af 2012), der i princippet udgør en koncern i henhold til punkt 13 i rammebestemmelserne, fandt sted efter ydelsen af omstrukturingsstøtten og derfor kan betragtes som en del af omstruktureringen, der ikke har nogen indvirkning på berettigelsen til omstrukturingsstøtte. Kommissionen bemærker endvidere, at alle forretningsmæssige relationer mellem selskaberne i ČAH vil blive afviklet på markedsbaserede vilkår i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i tjekkisk lovgivning⁽²⁾, hvorfor et bidrag fra andre medlemmer af koncernen til omstruktureringen af ČSA ikke er muligt.

6.3.2. Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet

- (103) For det første skal omstrukturingsplanen, der skal strække sig over en så kort periode som muligt, inden for en rimelig tidshorisont og på grundlag af realistiske forventninger om de fremtidige betingelser for driften genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet, jf. punkt 35 i rammebestemmelserne.
- (104) I henhold til punkt 36 i rammebestemmelserne skal planen beskrive de omstændigheder, der førte til virksomhedens vanskeligheder, og tage hensyn til den aktuelle og forventede udvikling på markedet og indeholde scenarier baseret på optimistiske, pessimistiske og neutrale hypoteser.
- (105) Omstrukturingsplanen skal omfatte foranstaltninger til en vending af udviklingen, så virksomheden efter omstruktureringen vil kunne dække alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger. Den omstrukturerede virksomheds afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt stort til, at den kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp (punkt 37 i rammebestemmelserne).

⁽¹⁾ Det drejede sig om følgende: Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (ejerandel på 65 %), ČSA Services s.r.o. (ejerandel på 100 %), Holidays Czech Airlines a.s. (ejerandel på 100 %) Slovak Air Service s.r.o. (ejerandel på 100 %), Czech Airlines Handling s.r.o. og Czech Airlines Technics a.s. (ejerandel på 100 %).

⁽²⁾ Artikel 66a og 196a i lov nr. 513/1991 (handelsloven) og afdeling 23, stk. 7, i lov nr. 586/1992 (lov om indkomstskat).

- (106) Kommissionen bemærker, at OP, som sammenfattet i punkt 2.3 ovenfor, beskriver de omstændigheder, der førte til virksomhedens vanskeligheder. OP tager hensyn til den aktuelle og forventede udvikling på ČSA's vigtigste marked, nemlig passagerruteflyvning, og indeholder scenarier baseret på optimistiske, pessimistiske og neutrale hypoteser samt virksomhedens stærke og svage sider. Kommissionen bemærker således, at OP omhandler alle formelle aspekter, der kræves i punkt 36 i rammebestemmelserne.
- (107) Den nuværende OP bygger på den antagelse, at der vil blive opnået langsigtet rentabilitet senest i juni 2014. Den reviderede omstrukturingsperiode på fem år er relativt lang. Ifølge basisscenariet vil ČSA dog give overskud allerede i 2013. Endvidere er de fleste af omstrukturingsforanstaltningerne allerede blevet gennemført, herunder indskrænkningen af selskabet og tilvejebringelsen af egetbidraget. De tjekkiske myndigheder har godtgjort, at strategien i OP strækker sig over fem år efter en omhyggelig vurdering af den korteste tid, der kræves for at genoprette ČSA's langsigtede rentabilitet, idet man må holde sig mulige fremtidige driftsbetingelser for øje. Kommissionen bemærker endvidere, at det navnlig i luftfartssektoren i den aktuelle økonomiske situation er nødvendigt at opnå en stabilisering af de drifts- og servicemæssige præstationer med henblik på at sikre langsigtet rentabilitet som et solidt grundlag for fremtidig vækst og ikke kun en kortsigtet vending af udviklingen. Dette tager i sagens natur flere år. Kommissionen bemærker, at man i tidligere tilfælde har accepteret en omstrukturingsperiode på fem år⁽¹⁾. Derfor finder Kommissionen alt i alt, at den femårige omstrukturingsperiode er acceptabel.
- (108) For at få vendt udviklingen for ČSA foreslås der i OP betydelige omkostningsreduktioner (navnlig ved indskrænkning af kapaciteten og personalet og reduktion af selskabets flåde og det net, der drives) samt en række indtægtsskabende initiativer.
- (109) Kommissionen bemærker, at ČSA har reduceret antallet af piloter og medarbejdere blandt kabinepersonalet betydeligt – der er allerede blevet skåret 1 000 stillinger væk. De omkostningsreducerende initiativer forventes at generere nettoindtægter på [390–425] mio. CZK inden udgangen af 2012. Salgsomkostningerne pr. passager er allerede blevet reduceret med [15,5–17] % i 2010.
- (110) Kommissionen bemærker endvidere, at reduktionen af såvel flåden (med 30 %) som nettet (med [18–20] %) forventes at føre til en stigning i indtægten pr. ASK på [3,9–4,3] %. Dermed vil belægningsprocenten stige til [66–73] % ifølge basisscenariet. Fornyelsen af flåden samt udskiftningen af Boeing-fly med Airbus-fly vil føre til lavere drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, hvilket vil føre til en mere effektiv forretningsmæssig styring af flåden. Reduktionen af nettet og flåden forventes at generere nettoindtægter på [195–215] mio. CZK inden udgangen af 2012.
- (111) Kommissionen bemærker også, at ČSA i 2011 indførte et nyt indtægtsstyringssystem, hvis mål var en indtægtsstigning pr. ASK på [3–3,5] %. Kombineret med indtægter fra salg af tilknyttede egne produkter samt produkter fra tredjeparter forventes indtægtsstyringen at bidrage til indtjeningen med [500–560] mio. CZK inden udgangen af 2012.
- (112) Kommissionen mener på grundlag af sit kendskab til sektoren fra andre sager om omstrukturering af luftfartselskaber, at disse initiativer kan sætte ČSA i stand til at reducere sine omkostninger og generere supplerende indtægter med henblik på at genskabe den langsigtede rentabilitet senest i juni 2014.
- (113) Resultaterne af prognoserne bygger på realistiske antagelser, navnlig vækstrater, inflation, brændstofpriser og vekselkursen mellem USD og CZK. Den Tjekkiske Republik tog i sine bemærkninger til beslutningen om at indlede proceduren Kommissionens tvivl om de underliggende antagelser op ved at fremsætte yderligere præciseringer, navnlig følgende:
- Ud over at forlænge den oprindelige omstrukturingsperiode har Den Tjekkiske Republik revideret sine prognoser for udviklingen i retning af genskabelse af rentabilitet på grundlag af et revideret basisscenarie i stedet for det mest optimistiske scenarie i den oprindelige plan. ČSA siger nu mod at opnå et afkast af den investerede kapital (ROCE) på [1,7–1,85] % senest i 2014 mod [3–3,5] % i den oprindelige udgave af OP.
 - ČSA har ændret tidsplanen for leveringen af syv fly fra 2013 og 2014 til 2014 - 2016. ČSA bekræfter, at det vil finansiere købet af alle disse fly på markedsvilkår uden statsstøtte.
 - Den Tjekkiske Republik har bekræftet, at ČSA er ved at opgive alle tabsgivende aktiviteter.
- (114) Kommissionen bemærker positivt, at de underliggende antagelser for de interne og eksterne faktorer ifølge beslutningen om at indlede proceduren er blevet revideret, idet der f.eks. forventes en langsommere vækst i efterspørgslen mellem 2010 og 2013 og højere brændstofpriser. Revisionen og tilpasningen af en række vigtige

⁽¹⁾ Se Kommissionen afgørelser i sagerne vedrørende *Austrian Airlines* (C 6/09), EUT L 59 af 9.3.2010, s. 1, betragtning 296 (seksårig omstrukturingsperiode), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 endelig, betragtning 217 (femårig omstrukturingsperiode), og *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 endelig, betragtning 93 (femårig omstrukturingsperiode).

antagelser har ført til reviderede finansielle fremskrivninger, der resulterer i et fald i det forventede overskud for 2013 fra [123–135] mio. CZK til [68–75] mio. CZK. De tilpassede antagelser giver nu et mere realistisk og sundt billede af ČSA's fremtidige udvikling.

- (115) Derudover har ČSA fremlagt en scenarieanalyse, der ud over ovennævnte mere realistiske antagelser (basisscenarioet) omfatter et optimistisk og et pessimistisk scenarie med ændrede antagelser for flere centrale drivkræfter.
- (116) Ifølge basisscenarioet forventer ČSA at opnå et positivt driftsresultat fra 2013. Selv ifølge det mest pessimistiske scenarie ville ČSA være rentabelt senest i 2014.
- (117) Selskabets afkast af den investerede kapital (ROCE) vil dog først vende tilbage til beskedne niveauer (ca. [1,9–2,2] %) i 2015. Disse afkast er ret lave, men synes at være realistiske i betragtning af, at den gruppe af selskaber, som kan sammenlignes med CSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH), opnåede et afkast af den investerede kapital på mellem [–1,2– –1] % - [5,4–6,3] % i årene 2003 til 2009. I denne gruppe opnåede kun Lufthansa, British Airways og AF-KLM et positivt afkast af den investerede kapital (på henholdsvis [5,3–6] %, [4,9–5,7] %) og [2–2,3] %. På den anden side opnåede lavprisselskaberne et afkast af den investerede kapital på [5,5–6,5] – [15,5–17] % i årene 2004–2007 ⁽¹⁾.
- (118) ČSA's mål for afkastet af den investerede kapital vil således fortsat ligge under de mest effektive lavprisselskaber eller ovennævnte store luftfartsselskaber, der nyder godt af stordriftsfordele. ČSA er med sin omstrukturerede flåde (20–23 fly) fortsat en lille regional aktør, hvis langsigtede udvikling bedst kan sikres ved indtrædelse af en privat investor.
- (119) I betragtning af, at Den Tjekkiske Republik som ejer af selskabet godt er klar over situationen og går ind for privatisering, når tiden er inde, synes denne beskedne tilbagevenden til rentabilitet at være acceptabel. Endvidere er den omstændighed, at det er lykkedes ČSA at opnå en privatfinansieret leasingkontrakt vedrørende de nye fly i stedet for et statsgaranteret banklån, sådan som det oprindeligt blev overvejet, et tegn på, at markederne tror på, at selskabet kan genskabe sin rentabilitet.
- (120) Endvidere bemærker Kommissionen positivt, at ČSA hidtil har gjort betydelige fremskridt med sin omstruktureringsproces, og at gennemførelsen af de påtænkte initiativer allerede havde en positiv indvirkning på ČSA i 2011: mens [15,5–17] % af flyvningerne på årsbasis var blevet indstillet, var faldet i trafikindtægterne på årsbasis kun på [8–9] %. I første kvartal 2012 var der en vækst på [7,9–8,4] % i mængden af punkt til punkt-passagerer, der til gengæld havde en positiv virkning på indtægterne pr. disponibel siddepladskilometer (RASK), som steg med [12,5–14] %. I 2011 lykkedes det også ČSA at reducere

cateringomkostningerne med [115–130] mio. CZK og enhedsomkostningerne pr. passager med [14,5–16] %. Som følge af gennemførelsen af omkostningsbesparende foranstaltninger faldt omkostningerne i forbindelse med anvendelsen af det globale distributionssystem med [68–75] mio. CZK i 2010 og med [89–96] mio. CZK 2011 på årsbasis.

- (121) ČSA har allerede gennemført den påtænkte nedskæring af personalet og afhændelsen af aktiver samt overførslen af sine ikkekerneaktiviteter til datterselskaber, som derefter er blevet solgt til ČAH.
- (122) I betragtning af de betydelige omstruktureringsforanstaltninger, der er truffet, og de fremskridt, der er gjort til dato, finder Kommissionen, at den reviderede OP vil gøre det muligt for ČSA at genskabe sin langsigtede rentabilitet inden for et rimeligt tidsrum.

6.3.3. Forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger (modydelser)

- (123) For det andet skal der ifølge punkt 38 i rammebestemmelserne træffes bestemmelse om modydelser for at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene begrænses mest muligt. Disse modydelser kan bestå i at afhænde aktiver, indskrænke kapaciteten eller virksomhedens aktivitetsniveau på markedet og fjerne hindringer for adgang til de pågældende markeder (punkt 39 i rammebestemmelserne).
- (124) I den henseende vil afskrivninger og nedlæggelse af tabsgivende aktiviteter, der under alle omstændigheder ville være nødvendige for igen at gøre virksomheden levedygtig, ikke blive betragtet som en indskrænkning af virksomhedens kapacitet eller aktivitetsniveau med henblik på vurderingen af modydelserne (punkt 40 i rammebestemmelserne).
- (125) ČSA foreslår følgende modydelser:
- kapacitetsnedskæring
 - afkald på ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede europæiske lufthavne, herunder salg af ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow
 - afhændelse af aktiver.
- (126) I beslutningen om at indlede proceduren nærde Kommissionen tvivl om visse modydelser, som blev ydet af ČSA, idet disse syntes at være rene rentabilitetsfremmende foranstaltninger. Den Tjekkiske Republik har præciseret dette punkt og fremlagt dokumentation for relevansen af ovennævnte foranstaltninger.

⁽¹⁾ Markedsundersøgelse udarbejdet af Boston Consulting Group.

Kapacitetsnedskæringer

- (127) ČSA har planlagt at reducere sin flåde med 50 %, hvilket til gengæld vil indvirke på rutenettet. Selskabets samlede kapacitet i 2009 var på [8–9] mia. ASK. Efter omstrukturingsprocessen planlægger ČSA at udbyde [6,2–7] mia. ASK, dvs. at nettet vil blive reduceret med [2–2,2] mia. ASK (svarende til [20–25] %).
- (128) ČSA har også indvilliget i, at andre foranstaltninger bør betragtes som rene rentabilitetsfremmende foranstaltninger, såsom beslutningen om at nedlægge ruterne til New York og Toronto. Denne beslutning blev truffet af ČSA's bestyrelse i juli 2009 (dvs. før omstrukturingsperioden begyndte). Flyvningerne blev indstillet fra november 2009. Den omstændighed, at ČSA besluttede at nedlægge ruterne, inden omstrukturingsperioden begyndte, viser, at denne forretningsmæssige beslutning snarere blev truffet for at forbedre luftfartselskabets rentabilitet end for at minimere eventuelle fordrejende virkninger af statsstøtten for samhandelsvilkårene.
- (129) ČSA foreslår i sin reviderede omstrukturingsplan at nedlægge seks rentable ruter ⁽¹⁾ og at reducere ASK-kapaciteten på yderligere ti rentable ruter ⁽²⁾ som modydelse. Nedlæggelsen og den foreslåede kapacitetsnedskæring vil medføre en reduktion af den udbudte kapacitet på [900–1 000] mio. ASK, hvilket svarer til en reduktion af ruteflyvningskapaciteten på [10–11] % ⁽³⁾ sammenlignet med 2009. ČSA har bekræftet, at det vil opretholde den reducerede kapacitet, der tilbydes som modydelse, indtil afslutningen af omstrukturingsperioden.
- (130) Ruterne betragtes som rentable, hvis de havde et positivt C1-dækningsbidrag i 2009. C1-dækningsbidraget tager hensyn til flyvnings-, passager- og distributionsomkostninger (dvs. variable omkostninger), der kan henføres til hver enkelt rute. Det beregnes som (ruteindtægter - variable ruteindtægter)/ruteindtægter. Derfor genererer alle ruter, der har et positivt C1-dækningsbidrag, tilstrækkelige indtægter til ikke kun at dække en rutes variable omkostninger, men også til at bidrage til selskabets faste omkostninger.
- (131) Set fra Kommissionens synspunkt synes C1-dækningsbidraget at være det korrekte tal, da det tager hensyn til alle omkostninger, som er direkte knyttet til den pågældende rute. Kommissionen bemærker, at man har accepteret et tilsvarende dækningsbidrag i lignende sager ⁽⁴⁾.
- (132) Med hensyn til tredjepartens (TS) argument, hvorefter ČSA åbnede nye tabsgivende ruter som f.eks. ruten

mellem Prag og Abu Dhabi, bemærker Kommissionen, at denne rute ifølge præciseringen fra de tjekkiske myndigheder er en code share-flyvning, der varetages i samarbejde med Etihad Airways. Selv om der kan åbnes nye ruter, har ČSA under alle omstændigheder forpligtet sig til at reducere sit samlede net med [20–25] % (i ASK) og opretholde sit reducerede net indtil afslutningen af omstrukturingsperioden. ČSA har endvidere tilbudt at fjerne eller reducere sin kapacitet på 16 rentable ruter for at kompensere sine konkurrenter.

Afkald på ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede europæiske lufthavne

- (133) Kommissionen bemærker, at ČSA som følge af ændringerne i nettet vil give afkald på nogle af sine ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede lufthavne ⁽⁵⁾. Når der gives afkald på ankomsttidspunkter, vil andre konkurrerende luftfartselskaber få mulighed for at øge deres kapacitet i disse koordinerede lufthavne (uanset den konkrete rute, der er blevet inddraget), og hindringerne for, at ČSA's konkurrenter kan komme ind på markedet vil således mindskes.

Afhændelse af aktiver

- (134) ČSA hævder endvidere, at afhændelsen af dets ikketabsgivende aktiver, såsom ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow (se betragtning (47)), af 15 fly (se betragtning (48)), af dets todfrie salg (se betragtning (46)) og af datterselskaber til ČAH (se betragtning (53)), også bør betragtes som en modydelse. Da modydelse navnlig skal finde sted på et marked, hvor selskabet har en stærk markedsposition efter omstruktureringen, er det kun modydelse, som vedrører markedet for passagerflyvning, der er relevante.
- (135) Ud over kapacitetsnedskæringen på [10–11] % på rentable ruter og afkald på ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede lufthavne er det derfor kun afhændelsen af ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow og afhændelsen af 15 fly, der kan komme i betragtning som relevante modydelse, mens afhændelsen af det todfrie salg og af ČSA's datterselskaber til ČAH ikke kan, fordi det ikke påvirker ČSA på dets hovedmarked.

Hensigtsmæssigheden af de foreslåede modydelse

- (136) Når Kommissionen foretager sin vurdering af, om de pågældende modydelse er hensigtsmæssige, vil den tage hensyn til strukturen og konkurrenceforholdene på markedet for at undgå, at en given modydelse medfører en forværring af strukturen på markedet (punkt 39 i rammebestemmelserne).

⁽¹⁾ [...].

⁽²⁾ [...].

⁽³⁾ Netto reduktion uden inddragelse af tabsgivende ruter, der er nødvendige for at genskabe rentabilitet, også når der tages hensyn til den planlagte kapacitetsudvidelse mellem regnskabsårene 2010 og 2013.

⁽⁴⁾ Se Kommissionens afgørelse i sag *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 endelig, betragtning 111.

⁽⁵⁾ De fleste af disse afgangstidspunkter er i koordinerede lufthavne (lufthavne, hvor ankomst- og afgangstidspunkterne tildeles af en koordinator i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1)).

- (137) Modydelserne skal stå i et rimeligt forhold til støttens konkurrencefordrejende virkninger og navnlig virksomhedens størrelse og relative vægt på dens marked(er). Indskrænkningens omfang må afgøres på grundlag af de konkrete omstændigheder (punkt 40 i rammebestemmelserne).
- (138) Kommissionen bemærker, at selv om ČSA fortsat indtager en førende position på det tjekkiske luftfartsmarked, udgør ČSA's andel af hele den europæiske luftfartsbranches produktive kapacitet og resultat (målt i antal passagerer) kun 1–2 %. For et relativt lille luftfartselskab som ČSA kunne en yderligere reduktion af flådens størrelse få negative følger for dets rentabilitet uden at skabe nogen væsentlige markedsmuligheder for konkurrenterne.
- (139) Med hensyn til den vigtigste del af egetbidraget, nemlig kapacitetsindskrænkningen, betragter Kommissionen en indskrænkning på [10–11] % som tilstrækkelig, navnlig når der sammenlignes med andre sager om omstrukturering af luftfartsselskaber⁽¹⁾.
- (140) På den baggrund betragter Kommissionen ovennævnte modydelser som tilstrækkelige i medfør af rammebestemmelserne med henblik på at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene begrænses mest muligt.

6.3.4. Begrænsning af støtten til et minimum (egetbidrag)

- (141) For det tredje er det ifølge punkt 43 i rammebestemmelserne nødvendigt, at støttemodtagerne selv yder et betydeligt bidrag til omstrukturering med egne midler for at begrænse støtten til omstrukturingsomkostningerne til et absolut minimum. Dette kan omfatte afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ekstern finansiering på markedsvilkår.
- (142) For store virksomheders vedkommende betragter Kommissionen normalt et bidrag på mindst 50 % af omstrukturingsomkostningerne for passende. Under ekstraordinære omstændigheder og i tilfælde af særligt store problemer kan Kommissionen dog acceptere et mindre bidrag (punkt 44 i rammebestemmelserne).
- (143) Egetbidraget skal være reelt, dvs. være et faktisk bidrag, hvilket udelukker fremtidige gevinster såsom

pengestrømme (punkt 43 i rammebestemmelserne). Egetbidraget må i sagens natur ikke omfatte yderligere statsstøtte.

- (144) I betragtning af de samlede omstrukturingsomkostninger på [8 900–10 500] mio. CZK består ČSA's foreslåede egetbidrag af
- et privat banklån fra Komerční banka ([125–140] mio. CZK) og
 - afhændelse af aktiver (jordarealer, ejendom, fly og datterselskaber)⁽²⁾.
- (145) Det egetbidrag fra ČSA, som de tjekkiske myndigheder har foreslået, ville udgøre [70–80] % af de samlede omstrukturingsomkostninger. Kommissionen bemærker endvidere, at ČSA indgik en privat leasingaftale vedrørende et fly ([25–30] mio. USD), der også kan betragtes som et egetbidrag.

Leasing af fly

- (146) ČSA var i stand til at opnå en privatfinansieret leasingaftale om anskaffelse af et Airbus A319-fly og to motorer i maj 2011. Leasingaftalen er indgået på markedsvilkår med [...]. Leasingaftalen svarer til et lån på [25–30] mio. USD (ca. [520–600] mio. CZK eller [5,3–5,9] % af omstrukturingsomkostningerne).
- (147) Leasingelskabet vil stille flyet til rådighed for ČSA til anvendelse i henhold til en finansiell leasingaftale for en periode på ti år, og når ČSA har betalt alle rater fuldt ud, bliver det ejer af flyet. Ud over udbetalingen på [29–33] % af flyets pris, vil ČSA foretage kvartalsvise betalinger til leasingelskabet, idet disse betalinger beregnes på grundlag af flyets pris plus modværdien af renten på et lån fra banken til leasingelskabet (tre måneders LIBOR-rente (London Interbank Offered Rate) plus fortjeneste). Betalingen af lejen (eller snarere tilbagebetalingen af det lån, som [...] har ydet leasingelskabet), vil navnlig blive sikret ved pant i flyet til fordel for banken i hele leasingaftalens løbetid.
- (148) Kommissionen bemærker, at leasingaftalen viser, at ČSA allerede var i stand til at opnå ekstern finansiering på markedsvilkår uden støtte fra de tjekkiske myndigheder. En sådan finansiering viser, at markedet har tillid til, at en genetablering af rentabiliteten er realistisk. Kommissionen betragter derfor leasingaftalen på [520–600] mio. CZK som en del af egetbidraget.

⁽¹⁾ I sagen om Air Malta (Kommissionens afgørelse SA.33015), C(2012) 4198 endelig) udgjorde kapacitetsnedskæringen af rentable ruter 5 %. I tidligere afgørelser om omstrukturering af luftfartsselskaber vedrørte de modydelser, der var blevet accepteret, en samlet kapacitetsnedskæring – Austrian Airlines: 15 % (Kommissionens beslutning C 6/2009, EUT L 59 af 9.3.2010, s. 1, betragtning 323) LTU: 28 % (Kommissionens beslutning N 428/2002, EUT C 148 af 25.6.2003), eller en faldende markedsandel – Cyprus Airways: 3 % (Kommissionens beslutning C10/2006, EUT L 49 af 22.2.2008, s. 25, betragtning 129).

⁽²⁾ For nærmere oplysninger se tabel 5.

Privat banklån fra Komerční banka

(149) Det foreslåede lån fra Komerční banka består af en kreditlinje baseret på en rammeaftale. Kommissionen bemærker, at rammeaftalen om en kreditlinje på [480–540] mio. CZK allerede blev indgået den 31. marts 2009, og at kreditlinjen på grund af ČSA's forværrede finansielle situation er blevet nedsat ved senere ændringer af rammeaftalen. Den seneste ændring af rammeaftalen fra december 2009 indebar en kreditlinje på kun [200–220] mio. CZK indtil den 30. juni 2010. Kommissionen forstår, at det foreslåede egetbidrag på [125–140] mio. CZK er den seneste saldo på denne kreditlinje.

(150) Egetbidraget skulle vise, at markedet har tillid til, at en genoprettelse af rentabiliteten er realistisk. Da den relevante låneaftale blev indgået, før omstrukturingsperioden begyndte, og da Komerční banka har nedsat kreditlinjen flere gange, kan Kommissionen ikke acceptere dette private lån som et egetbidrag i henhold til punkt 43 i rammebestemmelserne.

Afhændelse af aktiver

(151) Afhændelsen af aktiver kan inddeles i tre grupper – i) afhændelse til private markedsoperatører, ii) afhændelse af fast ejendom til Prag lufthavn, og iii) afhændelse af datterselskaber til den tjekkiske stat (ČAH).

i) Afhændelse til private markedsoperatører

(152) En del af disse transaktioner fandt sted på grundlag af en åben, gennemsigtig og betingelsesløs udbudsprocedure, såsom afhændelsen af det todfrie salg og af Slovak Air Services s.r.o. En anden del blev efter individuelle forhandlinger afhændet til private enheder, såsom flyene og ankomst- og afgangstidspunkterne i London-Heathrow, der blev afhændet til henholdsvis forskellige luftfartsselskaber og British Airways. Disse transaktioner fandt sted i juli 2010 og genererede [3–3,5] mia. CZK ([31–35] % af de samlede omstrukturingsomkostninger).

(153) Kommissionen bemærker, at denne del af bidraget til omstrukturingsomkostningerne virkelig stammer fra selskabets egne midler og er reel og faktisk som krævet i punkt 43 i rammebetingelserne. Kommissionen accepterer derfor dette provenu som et egetbidrag.

ii) Afhændelse til Prag lufthavn

(154) Jordarealer og ejendom, der er beliggende i udkanten af Prags Ruzyně-lufthavn, blev afhændet til Prag lufthavn den 9. december 2009 og den 2. februar og 13. maj

2010. Salget af disse aktiver beløb sig til [1 620–1 850] mio. CZK ([15–17] % af de samlede omstrukturingsomkostninger).

(155) Den Tjekkiske Republik har vedtaget en lov om ejerskabet til Prags Ruzyně-lufthavn, hvorefter al jord og ejendom i udkanten af Prags Ruzyně-lufthavn skal ejes af et statsejet selskab på grund af deres strategiske betydning. Ifølge de tjekkiske myndigheder er ejendommen strategisk vigtig for Prags Ruzyně-lufthavn med henblik på den ny landingsbane, der skal anlægges i lufthavnen.

(156) Alle disse aktiver blev solgt til en pris, som uafhængige eksperter fra Den Tjekkiske Republik havde regnet sig frem til i skriftlige vurderingsrapporter, inden de respektive transaktioner fandt sted⁽¹⁾. Kommissionen har analyseret de fremsendte vurderingsrapporter og fundet dem tilstrækkeligt pålidelige. Vurderingerne giver ikke anledning til bekymring, da der ikke er opdaget nogen fejl, da der er anvendt accepterede metoder, og da evalueringerne er baseret på troværdige formodninger. Kommissionen bemærker også, at vurderingsrapporterne blev udarbejdet, inden de respektive transaktioner fandt sted, og ikke tager hensyn til statens monopollignende stilling som den eneste mulige køber. Kommissionen finder derfor, at resultaterne af disse vurderingsrapporter udgør en hensigtsmæssig tilnærmelse til realistiske markedspriser for aktiverne.

(157) Vurderingsrapporterne tog ikke hensyn til eventuelle pantehæftelser eller andre former for servitutter. Med hensyn til pantehæftelser, navnlig som sikkerhed for Osinek-lånet, har Den Tjekkiske Republik bekræftet, at alle pantehæftelser blev ophævet, inden salget fandt sted. I to af de tre salgsaftaler af henholdsvis 9. december 2009 og 2. februar 2010 indvilligede parterne i, at ejendommen vil blive overdraget uden servitutter. Kun den tredje aftale af 13. maj 2010 indeholder en bestemmelse om, at den overdragede ejendom omfatter de servitutter og behæftelser, der er anført i matrikelregistret. De relevante servitutter er følgende:

a) behæftelse til fordel for Prag lufthavn om brug af transformere og fordelingspunkter (på grund nr. 2587)

b) behæftelse til fordel for ČSA om brug af jordarealerne til operative formål (grund nr. 2588/3)

c) behæftelse til fordel for PREdistribuce a.s. om vedligeholdelse af et kabelnet og adgangsretten til ejendommen (grund nr. 2586/1).

⁽¹⁾ Disse eksperter (YBN Consult–Znalecký ústav s.r.o. og PROSCON s.r.o.) står i det tjekkiske justitsministeriums register over ekspertinstitutter og har erfaring med vurdering af aktiver.

- (158) Kommissionen finder, at servitutter og behæftelser i princippet kan reducere værdien af fast ejendom. Kommissionen bemærker dog, at servituten under litra a), i betragtning 156 ophørte på det tidspunkt, hvor ejendommen blev overdraget, da servituten var til fordel for køberen selv. De tjekkiske myndigheder har bekræftet, at servituten i litra b), i betragtning 156 ophørte på det tidspunkt, hvor ejendommen blev overdraget. Den tredje servitut, nemlig i litra c), i betragtning 156, gælder fortsat, men denne behæftelse er en af betingelserne for at forbinde Prag lufthavn med det eldistributionsnet, der drives af PREDistribuce a.s.
- (159) På grund af den afgørende betydning af den eneste servitut, der er blevet overdraget sammen med ejendommen, finder Kommissionen, at de servitutter, der er beskrevet ovenfor, ikke havde nogen indvirkning på værdien af det solgte aktiv.
- (160) Derfor accepterer Kommissionen provenuet fra jordsalget på [1 620–1 850] mio. CZK som et egetbidrag.
- iii) Afhændelse af datterselskaber til ČAH
- (161) En anden del af salget til staten består af afhændelsen af ČSA's datterselskaber til ČAH. Det drejede sig om HCA ([500–580] mio. CZK), Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] mio. CZK), ČSA Services s.r.o. ([25–28] mio. CZK) og Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] mia. CZK). Den samlede værdi af disse transaktioner er [2,35–2,6] mia. CZK ([24–26] % af de samlede omstrukturingsomkostninger).
- (162) Salgsværdierne blev beregnet på grundlag af de vurderingsrapporter fra Deloitte Advisory s.r.o. og PricewaterhouseCoopers Česká republika s.r.o., jf. betragtning 53. Kommissionen har analyseret de forelagte vurderingsrapporter og fundet dem tilstrækkeligt pålidelige. Vurderingerne giver ikke anledning til bekymring, da der ikke er opdaget nogen fejl, da der er anvendt accepterede metoder, og da vurderingerne er baseret på troværdige formodninger. Kommissionen finder derfor, at resultaterne af disse vurderingsrapporter udgør en hensigtsmæssig tilnærmelse til realistiske markedspriser for aktiverne. Kommissionen bemærker også, at vurderingsrapporterne blev udarbejdet, inden de respektive transaktioner fandt sted.
- (163) Oprettelsen af ČAH var genstand for bemærkninger fra konkurrenten, der anførte, at formålet med en sådan struktur kun er at skaffe ČSA supplerende midler. Kommissionen bemærker dog, at der ifølge Den Tjekkiske Republik var andre grunde til at oprette ČAH end blot at overføre kapital til ČSA. Hovedformålet med ČAH er at gøre de statsejede selskaber mere attraktive for potentielle investorer. Nu hvor ČAH-strukturen er på plads, vil det reelt blive lettere at privatisere individuelle datterselskaber under ČSA ved at sælge dem til forskellige investorer enkeltvis. Endvidere skulle oprettelsen af ČAH sikre en konkurrencedygtig prisfastsættelse af tjenesteydelserne internt i koncernen og fremme overskudsskabelsen i alle datterselskaber og i højere grad orientere dem mod eksterne kunder.
- (164) Endelig blev oprettelsen af ČAH i dets nuværende form godkendt af den tjekkiske konkurrencemyndighed (med forpligtelser), og afhændelsen af datterselskaberne blev gennemført på grundlag af ovennævnte vurderingsrapporter.
- (165) I lyset af ovenstående bemærker Kommissionen, at det samlede egetbidrag, herunder afhændelsen af datterselskaber, beløber sig til [78–85] % af de samlede omstrukturingsomkostninger. I det foreliggende tilfælde er det dog ikke nødvendigt at tage denne foranstaltning i betragtning, da ČSA selv uden denne havde ydet et tilstrækkeligt egetbidrag til at dække sine omstrukturingsomkostninger (i form af afhændelse til private markedsoperatører, afhændelsen af jordarealer og ejendom til Prags statsejede lufthavn og leasingaftalen vedrørende fly), der beløber sig til [5,2–5,8] mia. CZK eller [55–60] % af omstrukturingsomkostningerne ⁽¹⁾.
- (166) Kommissionen finder derfor, at kravene i punkt 43 i rammebetingelserne er opfyldt, og at støttebeløbet således er begrænset til de omstrukturingsomkostninger, der er strengt nødvendige.

6.3.5. Princippet om engangsstøtte

- (167) Endelig skal støtten overholde betingelsen om engangsstøtte. Ifølge punkt 72 i rammebestemmelserne er en virksomhed, der har modtaget rednings- eller omstrukturingsstøtte inden for de sidste ti år, ikke berettiget til rednings- eller omstrukturingsstøtte.
- (168) I beslutningen om at indlede proceduren nærrede Kommissionen tvivl om det mulige statsstøtteelement i Osinek-lånet. I sin endelige afgørelse i sag SA.29864 - Mulige statsstøttømæssige konsekvenser af lån fra Osinek

⁽¹⁾ Det anmeldte støtteelement er på 2 500 mio. Leasingaftalen vedrørende fly ([520–600] mio. CZK), afhændelsen til private markedsoperatører ([3–3,5] mia. CZK) og afhændelsen af jordarealer og ejendom til staten ([1,62–1,85] mia. CZK) beløber sig i alt til [5,2–5,8] mia. CZK. Selv hvis afhændelsen af datterselskaberne til ČAH blev betragtet som støtte, ville støtteelementet være på [4,5–5] mia. CZK (2 500 mio. CZK plus [2,35–2,6] mia. CZK). Dette støtteelement er lavere end egetbidraget ([5,2–5,8] mia. CZK), der således ville dække mere end 50 % af de samlede omstrukturingsomkostninger på [8,9–10,5] mia. CZK.

a.s. - konkluderede Kommissionen imidlertid, at Osineklånet ikke udgjorde statsstøtte, og selv hvis det gjorde, ville denne støtte være forenelig med de midlertidige rammebestemmelser⁽¹⁾. Endvidere har de tjekkiske myndigheder bekræftet, at ČSA ikke har modtaget nogen rednings- eller omstrukturingsstøtte i de sidste ti år. Kommissionen konkluderer derfor, at princippet om engangsstøtte er overholdt.

6.3.6. Andre spørgsmål om potentiel statsstøtte

- (169) Under den formelle undersøgelsesprocedure rejste tredjeparter nogle supplerende spørgsmål om potentiel statsstøtte, nemlig vedrørende afhændelsen af HCA, krydsfinansiering af vederlaget til ČSA's administrerende direktør gennem Prag lufthavn og en mulig fordel, som ČSA skulle have modtaget for driften af ruten mellem Prag og Tel Aviv.

Afhændelse af HCA

- (170) TS hævder i sine bemærkninger, at ČSA har brugt den statsstøtte, det har modtaget, til at udbygge sine charteraktiviteter (der varetages gennem dets datterselskab HCA), der kunne tilbyde flyvninger til en pris, som er 20 % lavere end standardpriserne på markedet.
- (171) Kommissionen har udbedt sig detaljerede oplysninger om afhændelsen og den fremtidige drift af HCA. Den Tjekkiske Republik har præciseret, at der ikke blev foretaget indskud i HCA i form af fly ved overførslen af charteraktiviteterne og bekræftede, at alle leasingaftaler vedrørende fly finder sted på markedsvilkår i overensstemmelse med enten en ekspertudtalelse om prissætning af overførsler⁽²⁾ eller leasingpriser, der fastsættes på grundlag af oversigten over leasingpriser ("Lease Rate Digest"), som offentliggøres af International Bureau of Aviation⁽³⁾, der er specialiseret i vurdering af markedspriserne for leasing af individuelle flytyper og produktionsår.
- (172) Med hensyn til en eventuel overførsel af ansatte har de tjekkiske myndigheder præciseret, at der i 2010 blev overført et mindre antal administrative medarbejdere (ca. 20) til HCA i forbindelse med indskuddet af ČSA's chartervirksomhed og i overensstemmelse med bestemmelserne i den tjekkiske handelslov. Størstedelen af medarbejderne, herunder alle piloter og alt kabinepersonale, er blevet ansat i HCA efter en ny udvælgelsesprocedure. Alle medarbejdere, der tidligere var ansat af ČSA,

opsagde deres kontrakter og indgik nye med HCA. Der blev ikke overført anciennitetsrettigheder med de nye kontrakter.

- (173) Endelig har Den Tjekkiske Republik bekræftet, at der ikke har fundet nogen omladning sted af en del af ČSA's flåde til HCA, hvor den ville blive anvendt til at varetage ČSA's flyvninger. HCA har ikke ekspanderet siden 2009 og vender blot tilbage til den oprindelige mængde flyvninger, der blev varetaget af ČSA's charterdivision i årene 2008 og 2009. HCA vil ikke overtage driften af ruteflyvninger til destinationer, som er blevet nedlagt af ČSA, men kun tilbyde charterflyvninger.
- (174) I lyset af de modtagne oplysninger finder Kommissionen ikke, at der finder nogen kryds subsidiering af aktiviteter sted mellem ČSA og HCA, og at den selektive fordel, ČSA har fået, ikke er blevet givet videre til HCA.

Krydsfinansiering af den administrerende direktørs vederlag

- (175) ČSA's administrerende direktør var også administrerende direktør for Prag lufthavn og modtog løn fra begge i 2010 og 2011. Med hensyn til påstanden om den mulige fordel for ČSA i form af løn til dets administrerende direktør har Den Tjekkiske Republik præciseret, at vederlaget til den administrerende direktør var fastsat på grundlag af to separate ledelsesaftaler mellem henholdsvis den administrerende direktør og ČSA og Prag lufthavn. Den Tjekkiske Republik har endvidere hævdet, at Prag lufthavn ikke ydede nogen kompensation for betalingen af vederlaget til den administrerende direktørs aktiviteter i ČSA. I henhold til de to ledelsesaftaler bestod vederlaget af to komponenter, en grundløn og en resultatbaseret bonus. Basiskomponenten i aftalen med ČSA blev reduceret til 1 CZK pr. måned, indtil ČSA opnåede et positiv driftsresultat. Størrelsen af den resultatbaserede bonus var dog fortsat fastsat til tolv gange den ikke reducerede basis-komponent pr. år.
- (176) Kommissionen har kontrolleret den administrerende direktørs lønoversigt, der viser, at den løn og bonus, som ČSA betalte til den administrerende direktør, faktisk udgjorde ca. [...] af hans årsindkomst, mens de resterende [...] stammede fra hans ansættelse i Prag lufthavn. Denne forskel skyldes navnlig de to selskabers forskellige resultater i den relevante periode.

(1) Statsstøtte, der ydes efter de midlertidige rammebestemmelser, tjener et andet formål, nemlig at lette en virksomheds adgang til ekstern finansiering for at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi, jf. artikel 107, stk. 3, litra b), i TEUF, og udgør derfor ikke rednings- eller omstrukturingsstøtte i rammebestemmelsernes forstand, jf. artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(2) Ekspertudtalelse af 3. juni 2011 for ČSA-koncernen fra Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

- (177) Da den administrerende direktør blev aflønnet for sit arbejde i begge selskaber på en måde, der afspejlede deres resultater, finder Kommissionen ikke, at der blev ydet statsstøtte til ČSA gennem den måde, hvorpå dets administrerende direktør blev aflønnet for sit arbejde.

Tel Aviv-ruten

- (178) TS hævder i sine bemærkninger, at Den Tjekkiske Republik forhandlede om muligheden for at drive ruten mellem Prag og Tel Aviv for mere end ét selskab, navnlig til fordel for ČSA. De forhandlinger, der indebar en ændring af den bilaterale luftfartsaftale (i det følgende benævnt "aftalen") mellem Den Tjekkiske Republik og Staten Israel ⁽¹⁾, fandt sted kort efter afslutningen af en åben udbudsprocedure vedrørende driften af denne rute, som blev vundet af TS (se betragtning (73)).
- (179) Kommissionen bemærker, at Den Tjekkiske Republik havde juridisk ret til at indlede forhandlinger med Staten Israel om udvidelse af adgangsrettighederne til transportmarkedet for begge parter luftfartsselskaber, indtil der indgås en Euro-Middelhavs-standardtraktat om luftfart mellem EU og dets medlemsstater på den ene side og Staten Israel på den anden side.
- (180) Under konsultationerne forud for indgåelsen af aftalen, nåede luftfartsmyndighederne bl.a. til enighed om en midlertidig udvidelse af adgangen til transportmarkedet ved at tillade "specialflyvninger", som blev efterfulgt af en ændring af aftalen.
- (181) De tjekkiske myndigheder har forklaret, at udvidelsen af adgangen til det tjekkisk-israelske transportmarked ikke kun blev forhandlet til gavn for ČSA, og at udvidelsen af adgangen fandt sted i fuld overensstemmelse med indenlandske retsfor skrifter og ikke stred imod den afgørelse, der var truffet af det tjekkiske transportministeriums afdeling for civil luftfart, og hvorved Travel Service fik tildelt transportrettighederne til at drive ruten ⁽²⁾.
- (182) Kommissionen finder, at det faktisk er medlemsstatens ret at tage initiativ til at ændre en bilateral aftale på ethvert tidspunkt, hvis spørgsmålet ikke strider mod EU-retlige bestemmelser. Endvidere indeholder den afgørelse, hvorved TS fik tildelt retten til at drive ruten mellem Prag og Tel Aviv, ingen bestemmelse om, at tilsvarende rettigheder ikke kan tildeles en anden operatør, hvis dette er i overensstemmelse med aftalens bestemmelser.
- (183) Endelig bemærker Kommissionen, at det hedder som følger i artikel III, stk. 1, i den reviderede aftale: "Hver

kontraherende part har ret til over for den anden kontraherende part skriftligt at udpege et eller flere luftfartsselskaber med henblik på at udføre de aftalte tjenester på de angivne ruter." Derfor er ČSA ikke det eneste luftfartsselskab, der kunne få fordel af ændringen af aftalen. Revisionen af aftalen synes faktisk at udgøre en markedsåbnende foranstaltning, der kan betragtes som konkurrencefremmende. Det kan derfor ikke konkluderes, at denne foranstaltning i særlig grad favoriserer ČSA og dermed udgør statsstøtte.

6.4. KONKLUSION

- (184) Den anmeldte foranstaltning udgør følgelig statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. Kommissionen beklager, at de tjekkiske myndigheder ikke overholdt standstill-forpligtelsen i artikel 108, stk. 3, i TEUF. I betragtning af ovenstående finder Kommissionen dog, at den ydede støtte på 2 500 mio. CZK og OP er forenelig med betingelserne i rammebestemmelserne. Kommissionen finder derfor, at støtten er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den omstruktureringsstøtte, som Den Tjekkiske Republik har anmeldt, og som består i ydelse af 2 500 mio. CZK til České aerolinie a.s. (Czech Airlines) i form af konvertering af et lån til aktier, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Gennemførelsen af denne statsstøtte er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Den Tjekkiske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. september 2012.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand

⁽¹⁾ Traktat mellem Den Tjekkiske og Slovakiske Føderative Republiks regering og staten Israels regering om luftfart, undertegnet den 24. april 1991 i Jerusalem.

⁽²⁾ Afgørelse nr. 278/2011-220-SP/18 af 30. juni 2001, truffet af det tjekkiske transportministeriums afdeling for civil luftfart.

ABONNEMENTSPRISER 2013 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 300 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig dvd	22 officielle EU-sprog	1 420 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	910 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ dvd	22 officielle EU-sprog	100 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	200 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én dvd.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsganter. Listen over salgsganterne findes på internettet:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA