

# Euroopan unionin virallinen lehti

# L 92



Suomenkielinen laitos

## Lainsäädäntö

56. vuosikerta

3. huhtikuuta 2013

Sisältö

### II Muut kuin lainsäätämisyksessä hyväksyttävät säädökset

#### PÄÄTÖKSET

2013/150/EU:

- ★ **Komission päätös, annettu 9 päivänä tammikuuta 2012, Unkarin Malév Magyar Légiközlekedési Zrt:lle myöntämästä valtiontuesta SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) (tiedoksiannettu numerolla K(2011) 9316) <sup>(1)</sup>.....** 1

2013/151/EU:

- ★ **Komission päätös, annettu 19 päivänä syyskuuta 2012, valtiontuesta SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), jonka Tšekki on myöntänyt České aerolinie, a.s. -yritykselle (ČSA – České aerolinie – Rakenneuudistussuunnitelma) (tiedoksiannettu numerolla C(2012) 6352) <sup>(1)</sup>.....** 16

Hinta: 3 EUR

<sup>(1)</sup> ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

# FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyyppillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyyppillä ja merkitty tähdellä.



## II

(Muut kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

## PÄÄTÖKSET

## KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 9 päivänä tammikuuta 2012,

**Unkarin Malév Magyar Légiközlekedési Zrt:lle myöntämästä valtiontuesta SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10)**

(tiedoksiannettu numerolla K(2011) 9316)

(Ainoastaan unkarinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2013/150/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon komission päätöksen<sup>(1)</sup> aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely<sup>(2)</sup>, joka koskee valtiontukea C 38/10 (ex NN 69/10),

on mainittujen määräysten mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

## I. LÄHTÖKOHTA JA MENETTELY

(1) Useiden epäonnistuneiden yksityistämisyrittämysten jälkeen Unkarin valtio teki vuonna 2007 yrityksen AirBridge Zrt. (jäljempänä 'AirBridge') kanssa myyntisopimuksen, jonka kohteena oli 99,95 prosenttia kansallisen lentoyhtiön Malév Magyar Légiközlekedési Zrt:n (jäljempänä

'Malév') osakkeista. Vastineeksi osakkeista AirBridge maksoi 200 miljoonaa forinttia (740 000 euroa<sup>(3)</sup>). Yksityistämissopimuksesta ilmoitettiin komissiolle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti, mutta ilmoitus peruutettiin myöhemmin.<sup>(4)</sup>

(2) Uuden omistajan taloudellisten ongelmien seurauksena venäläinen Vnyesekonombank (jäljempänä 'VEB') hankki 49,5 prosenttia AirBridgen osakkeista, ja siitä tuli siten Malévin osakkeenomistaja.

(3) Maaliskuussa 2010 komissio sai lehdistön kautta tietää Unkarin valtion suunnitelmasta kansallistaa Malév uudelleen. Unkarin viranomaiset vahvistivat nämä tiedot sähköpostitse 2 päivänä maaliskuuta 2010.

(4) Komissio vastaanotti 10 päivänä maaliskuuta 2010 päivätyssä sähköpostissa kantelun halpalentoyhtiö Wizz Airilta, jonka päätoimipaikka on Unkarissa. Wizz Air on Malévin tärkein unkarilainen kilpailija. Kantelussa esitettiin, että Malév on saanut useiden toimenpiteiden kautta

<sup>(1)</sup> Komission päätös K(2010) 9671 lopullinen, tehty 21 päivänä joulukuuta 2010 (EUVL C 156, 26.5.2011, s. 11).

<sup>(2)</sup> Joulukuun 1 päivänä 2009 EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta on tullut SEUT-sopimuksen 107 artikla ja perustamissopimuksen 88 artiklasta SEUT-sopimuksen 108 artikla. Kyseiset kaksi määräyskokonaisuutta ovat asiasisällöltään samanlaiset. Viittauksia SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on tässä päätöksessä pidettävä soveltuvien osin viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan.

<sup>(3)</sup> Tässä päätöksessä euroina ilmaistut luvut ovat vain suuntaa antavia. Forintteina ilmoitetut luvut (lukuun ottamatta 76 miljoonan euron suuruista MFB-luottoa sekä 32 miljoonan euron suuruista VEB-tausta, jotka todellisuudessa suoritettiin euroina, ks. johdanto-osan 20 kappale) muunnettiin euroiksi käyttäen 2 päivän elokuuta 2011 vaihtokurssia 270 HUF = 1 EUR. Forintin kurssi vaihteli vuonna 2011 voimakkaasti välillä 260–300 HUF / 1 EUR.

<sup>(4)</sup> Unkarin viranomaiset ilmoittivat komissiolle Malévin yksityistämiseen liittyvistä rahoitusjärjestelyistä sähköisesti 10 päivänä huhtikuuta 2008. Toimenpide rekisteröitiin numerolla N 190/2008. Unkarin viranomaiset peruuttivat toimenpidettä koskevan ilmoituksensa 12 päivänä marraskuuta 2009.

sääntöjenvastaista ja sisämarkkinoille soveltumatonta valtiontukea. Maaliskuun 29 päivänä 2009 päivätystä kirjeessään komissio toimitti Unkarin viranomaisille ne kantelelun tiedot, jotka eivät olleet salaisia, ja pyysi viranomaisilta lisätietoja. Unkari esitti 30 päivänä huhtikuuta 2010 kantelua koskevia huomautuksia ja vastasi kantelelussa esitettyihin kysymyksiin.

- (5) Toukokuun 5 päivänä 2010 järjestetyssä tapaamisessa Unkarin viranomaiset ilmoittivat aikovansa toteuttaa lentoyhtiössä rakenneuudistuksen. Ne kuitenkin totesivat, etteivät ne vielä tienneet, miten laaja rakenneuudistuksesta tulisi.
- (6) Komissio vastaanotti myös toisen, 5 päivänä lokakuuta 2010 päivätyn kantelelun (kilpailijalta, joka halusi pitää henkilöllisyytensä salassa) ja toimitti sen edelleen Unkarin viranomaisille 21 päivänä lokakuuta 2010 päivätystä kirjeestä. Unkarin viranomaiset esittivät 19 päivänä marraskuuta 2010 huomautuksia kantelelun sisällöstä.
- (7) Komissio pyysi Unkarin viranomaisilta lisätietoja 14 päivänä heinäkuuta 2010 ja 8 päivänä lokakuuta 2010. Unkarin viranomaiset vastasivat 11 päivänä elokuuta 2010, 16 päivänä elokuuta 2010, 5 päivänä lokakuuta 2010, 3 päivänä marraskuuta 2010 ja 23 päivänä marraskuuta 2010.
- (8) Vastausten perusteella komissio aloitti 21 päivänä joulukuuta 2010 SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun muodollisen tutkintamenettelyn tekemänsä päätöksen perusteella (jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'). Menettely koskee kaikkia väitetyjä Maléville myönnettyjä valtiontukia.
- (9) Unkari esitti huomautuksensa menettelyn aloittamista koskevaan komission päätökseen 24 päivänä helmikuuta 2011.
- (10) Menettelyn aloittamista koskeva päätös julkaistiin 26 päivänä toukokuuta 2011 *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* <sup>(5)</sup>. Kaksi asianomaista esitti huomautuksia: Wizz Air 26 päivänä kesäkuuta 2011 ja toinen kilpailija, joka pyysi henkilöllisyytensä salassa pitämistä, 28 päivänä kesäkuuta 2011.
- (11) Komissio toimitti huomautukset Unkarille 6 päivänä heinäkuuta 2011. Unkari esitti 5 päivänä syyskuuta 2011 kommenttinsa kolmansien osapuolten esittämistä huomautuksista.
- (12) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen jälkeen komission yksiköt ja Unkarin viranomaiset järjestivät Brysselissä kaksi kokousta, 10 päivänä kesäkuuta 2011 ja 19 päivänä lokakuuta 2011.
- (13) Komissio pyysi Unkarin viranomaisilta lisätietoja 26 päivänä syyskuuta 2011, ja nämä vastasivat 25 päivänä lokakuuta 2011 päivätyllä kirjeellä.

<sup>(5)</sup> Ks. alaviite 2.

## II. MALÉV JA TARKASTELUN KOHTEENA OLEVAT TOIMENPITEET

### II.1 Yritys

- (14) Malévin tukikohtana toimii Budapestin Ferenc Lisztin kansainvälinen lentoasema. Yhtiö liikennöi tällä hetkellä 22 koneella <sup>(6)</sup> Euroopan ja Lähi-idän kohteisiin. Vuonna 2009 se kuljetti 3,2 miljoonaa matkustajaa. <sup>(7)</sup>

### II.2 Ajanjakso ennen vuoden 2007 yksityistämistä

- (15) Unkarin viranomaiset yrittivät useampaan otteeseen yksityistää Malévin. Vuonna 1992 Malévin osakkeista 35 prosenttia myytiin Italian valtion määräysvallassa olevalle Alitalia-Simest-konsernille. Vuonna 1997 Alitalia-Simest myi osuutensa konsernille, joka muodostui kahdesta yksityisomistuksessa olevasta unkarilaisesta pankista (OPT ja MKB). Vuonna 1999 valtio osti takaisin suurimman osan yksityisomistuksessa olleista osakkeista, minkä jälkeen 97 prosenttia yhtiön osakkeista oli valtion hallussa.
- (16) Lentoliikennemarkkinoiden supistuminen vuoden 2001 syyskuun tapahtumien jälkeen aiheutti Maléville, niin kuin monille muillekin lentoyhtiöille, vakavia ongelmia. Yrityksen toiminta muuttui tappiolliseksi (ks. Taulukko 1 jäljempänä).
- (17) Tämän perusteella Unkarin valtio päätti taas yksityistää Malévin.

### II.3 Vuoden 2007 yksityistäminen ja yksityisomistuksessa oleva Malév

#### II.3.1 Myynti AirBridgelle

- (18) Yrityksen pääomapohjaa oli vahvistettava, ja valtiolla oli omistajana rajalliset mahdollisuudet rahoittaa tällaista investointia. Sen vuoksi valtio pyysi Malévista ostotarjouksia. Vuoden 2007 alussa houkuttelevimmaksi todettiin erillisyhtiö AirBridgen tarjous. AirBridge esitti kiinnostavan ja taloudellisesti kannattavalta vaikuttavan liiketoiminta- ja rakenneuudistussuunnitelman.
- (19) Helmikuun 23 päivänä 2007 tehtiin myyntisopimus, jonka mukaan 99,95 prosenttia Malévin osakkeista siirtyi AirBridgelle. AirBridgen osakkeista 49 prosenttia omisti venäläinen liikemies Boris Abramovich <sup>(8)</sup>, jolla on enemmistöosakkuuksia useissa venäläisissä lentoyhtiöissä (KrasAir sekä venäläisten lentoyhtiöiden yhteenliittymä AirUnion), ja 51 prosenttia unkarilaiset yksityishenkilöt. AirBridgen odotettiin tarjoavan Maléville liiketoiminta- ja rakenneuudistussuunnitelmien ohella alan taitotietoa ja ohjausta.

<sup>(6)</sup> <http://www.malev.hu/ceginformaciok/malev-adatok/malev-cegismerteto>.

<sup>(7)</sup> Yhtiön verkkosivujen mukaan yhtiön lennoilla matkusti vuonna 2010 yli 3 miljoonaa matkustajaa.

<sup>(8)</sup> Boris Abramovich panttasi 49 prosentin omistusosuutensa AirBridge Zrt:stä Vnyesekonombankille (VEB), joka on Venäjän valtion omistama kehityspankki, VEB:n AirBridgelle myöntämän lainan vakuudeksi.

(20) Sopimuksen tärkeimmät osat olivat seuraavat:

- (a) AirBridge maksoi 200 miljoonaa forinttia (740 000 euroa) ja sai omistukseensa 99,95 prosenttia Malévin osakkeista. AirBridge oli sitoutunut rahoittamaan yritystä 50 miljoonalla eurolla <sup>(9)</sup> 31 päivään joulukuuta 2008 mennessä.
- (b) Unkarin valtion kokonaan omistaman Unkarin kehitys pankin (Magyar Fejlesztési Bank, jäljempänä 'MFB') Maléville vuonna 2003 myöntämä 76 miljoonan euron suuruinen laina poistettiin Malévin taseesta ja siirrettiin valtion kokonaan omistamalle erillisyhtiölle Malév Vagyonkezelő Kft. (jäljempänä 'MAVA').

MFB:n vuonna 2003 myöntämän euromääräisen lainan korko oli kolmen kuukauden IBOR + 0,5 prosenttia. Valtio takasi lainan kokonaan. Laina-ajan oli alun perin tarkoitus päättyä vuonna 2013, ja lainapäätös oli maksettava takaisin yhdessä erässä laina-ajan lopussa. Samalla kun lainapäätös ja korko siirrettiin MAVA:lle, laina-aikaa pidennettiin vuoteen 2017.

Unkarin viranomaisten mukaan MAVA:lle siirrettiin yhdessä lainan kanssa 76 miljoonan euron arvosta omaisuutta. Siihen kuuluivat Malév-tuotenimi, yksi petrolin kuljetukseen soveltuva putkisto ja yksi Boeing 767 -lentokone. Jos Malévistä olisi tullut taas voittoa tuottava yritys, sen olisi lisäksi pitänyt maksaa 25 prosenttia nettovoitosta MAVA:lle. Lisäksi AirBridge tarjosi MAVA:lle VEB:n myöntämän pankkitakauksen, jolla taattiin lainan takaisinmaksu 32 miljoonaan euroon asti.

- (c) Malévin oli lisäksi tarkoitus maksaa MAVA:lle vuosittain 200 000 euroa lisenssimaksuja Malévin nimen ja logon käytöstä. AirBridgen oli käytettävä tuotenimeä ja varmistettava yrityksen toiminta lentoyhtiönä lainan uuteen määräaikaan eli 31 päivään joulukuuta 2017 saakka.
- (d) Malév vuokrasi takaisin MAVA:lle siirretyn (ks. b alakohta) Boeing 767 -koneen 1 päivän tammikuuta 2008 ja 31 päivän joulukuuta 2017 väliseksi ajaksi. <sup>(10)</sup>
- (21) Yritykselle nimettiin uudet johtajat ja sen sisällä toteutettiin useita kustannusten säästämiseen ja tulojen tuottamiseen tähtäviä toimenpiteitä. Esimerkiksi lentoreittejä kaukokohteisiin lakkautettiin ja työntekijöiden määrää vähennettiin. Unkarin mukaan nämä toimenpiteet eivät kaiken kaikkiaan vaikuttaneet yrityksen kannattavuuteen, sillä ne osuivat yksiin polttoaineiden merkittävän hinnannousun kanssa.

<sup>(9)</sup> Tästä summasta oli pääomaa 20 miljoonaa euroa ja lisäksi 30 miljoonaa euroa joko pääoman, pääomalainan tai muun lainan muodossa.

<sup>(10)</sup> Vuokra koostui 110 000 euron kertamaksusta ja 1,1 miljoonan euron vuotuisesta maksusta, joiden lisäksi Malév maksaisi kaikki huolto- ja käyttökustannukset.

- (22) Malévin taloudellinen tilanne huononi edelleen, ja neljä kuukautta myöhemmin sillä ei ollut riittävästi likviditeettiä suorittaa Malévin tuotenimen käytöstä perittäviä maksuja.
- (23) Unkarin mukaan MAVA:lta vuokratun Boeing 767 -koneen käyttömaksujen maksamista ei lopetettu sen jälkeen, kun Malév päätti keskeyttää toiminnan kaukoreiteillä, sillä Malév on myöntänyt kyseiset maksuvelvoitteet ja kyse on pelkästä maksujen viivästyisestä, josta maksetaan viivästyskorkoa.
- (24) Vuoden 2008 jälkipuoliskolla maailmanlaajuinen finanssikriisi alkoi vaikuttaa myös Maléviin ja sen venäläisiin liikekumppaneihin. Useat Boris Abramovichin lentoyhtiöistä menivät konkurssiin. AirBridge ei enää kyennyt rahoittamaan Malévia, ja se jätti suorittamatta lainan takaisinmaksun VEB:lle. Koska AirBridgen omistamat 49 prosenttia osakkeista oli pantattu VEB:lle, jälkimmäinen otti haltuunsa kyseiset osakkeet. VEB ilmoitti olevansa valmis jatkamaan Malévin rahoittamista pankkina, mutta ei omistajana.

### II.3.2 Malév Ground Handling -yrityksen myynti

- (25) Kuten edellä todettiin, vuoden 2009 alussa Malévin taloudellinen tilanne huononi edelleen. Sen vuoksi yrityksen osakkeenomistajat tarjoutuivat myymään Malévin kokonaan omistaman tytäryhtiön Malév Ground Handling (jäljempänä 'Malév GH') Unkarin kansalliselle holdingyhtiölle (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., jäljempänä 'MNV').
- (26) Unkarin mukaan Malév GH:n taloudellinen tilanne oli silloin ja on edelleen hyvä.
- (27) Vuoden 2009 tammikuussa allekirjoitetussa (ja helmikuussa muutetussa) alustavassa myyntisopimuksessa määrättiin 4,3 miljardin forintin (16 miljoonan euron) ennakkomaksusta. MNV maksoi vuoden 2009 tammikuussa ja helmikuussa Maléville ennakkomaksuja, jotka olisi pitänyt maksaa takaisin kahden työpäivän kuluessa, jos MNV olisi yritystarkastuksen päätteeksi todennut, ettei se allekirjoita lopullista myyntisopimusta. Tämän potentiaalisen takaisinmaksuvelvoitteen turvaamiseksi sopimukseen sisältyi vakuuslauseke. Vuoden 2009 heinäkuussa MNV päätti lopulta olla toteuttamatta liiketoimea, ja kauppahinta oli maksettava takaisin.
- (28) Ennakkoa ei koskaan maksettu takaisin MNV:lle. Myöskään ennakoille laskettua korkoa ei koskaan maksettu MNV:lle. <sup>(11)</sup>

<sup>(11)</sup> Sen sijaan Malévia koskeva takaisinmaksuvelvoite suoritettiin jäljempänä mainitun, vuoden 2010 helmikuussa toteutetun, lainan muuttamista pääomaksi koskevan toimenpiteen yhteydessä eli vuosi sen jälkeen, kun ennakot oli maksettu Maléville. Sen jälkeen tilintarkastaja määrittäi lainapäätöksen ja koron määräksi yhteensä 4 664 604 041 forinttia (17 miljoonaa euroa).

### II.3.3 Verolykkäys

- (29) Tammikuun 2007 ja maaliskuun 2010 välisenä aikana Unkarin vero- ja tullihallinto (Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal, jäljempänä 'APEH') antoi Maléville luvan lykätä erilaisten verojen ja sosiaaliturvamaksujen maksamista tai muuttaa niiden maksuaikataulua. APEH ei kyennyt perimään heinäkuussa 2008 erääntyneitä maksuja, ja myöhemmin se salli myös muiden erääntyneiden maksujen uudelleenjärjestelyn. Maaliskuussa 2010 Malévin vero- ja sosiaaliturvamaksuvelka (pääoma ja viivästyskorko) oli yhteensä 13,7 miljardia forinttia (51 miljoonaa euroa). Koko Malév-konsernin osalta velka on 16,8 miljardia forinttia (62 miljoonaa euroa). Maaliskuun 11 päivänä 2010 Malévin velka APEH:lle maksettiin käyttämällä osa jäljempänä mainitun, helmikuussa 2010 toteutetun pääoman korotuksen avulla saaduista käteisvaroista.

## II.4 Vuoden 2010 uudelleenkansallistaminen ja valtion valvonnassa oleva Malév

### II.4.1 Syyt Malévin uudelleenkansallistamiseen

- (30) Vuonna 2010 ei ollut mahdollista löytää sellaisia yksityisiä sijoittajia, jotka olisivat ostaneet AirBridge/VEB:ltä Malévin osake-enemmistön. Varsinkaan VEB:n ei ollut tarkoitus rahoittaa lentoyhtiötä strategisena sijoittajana. Lentoyhtiön taloudellinen tilanne oli edelleen heikko (ks. Taulukko 1).

Taulukko 1

#### Malévin tulosindikaattorit vuosina 2003–2010 (miljardia forinttia)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>EBITDA voitto/(tappio)</b>	(4,4)	(1,8)	(4,9)	(8,8)	(10,6)	(8,3)	(15,5)	(19,1)
<b>EBIT voitto/(tappio)</b>	(9,4)	(6,8)	(9,4)	(12,5)	(14,7)	(10,8)	(17,9)	(20,6)
<b>Nettotulos voitto/(tappio)</b>	(13,5)	(4,9)	(1,3)	(10,9)	0,7	(14,5)	(24,8)	(24,6)

Lähde: Unkarin viranomaisten toimittamat tiedot sekä Malévin tilinpäätöstiedot vuodelta 2010

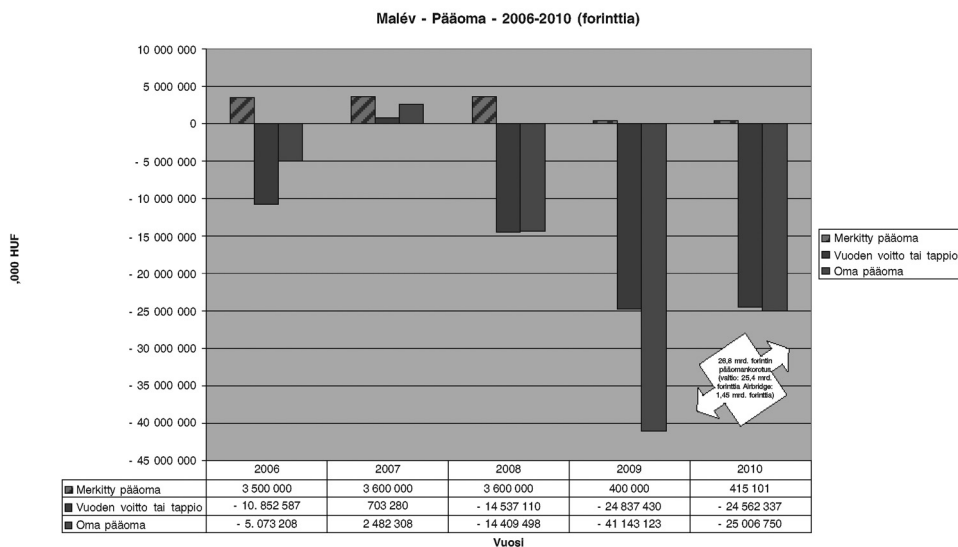
- (31) Likvidaation sijasta Unkarin viranomaiset käynnistivät VEB:n ja AirBridge Zrt:n kanssa neuvottelut siitä, miten Malévin markkinatilannetta voitaisiin parantaa keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

### II.4.2 Helmikuussa 2010 toteutettu pääoman korotus: koron muuntaminen pääomaksi ja uuden pääoman lisäys

- (32) Helmikuun 26 päivänä 2010 VEB, AirBridge, MNV, Malév ja Unkarin hallitus sopivat 25,4 miljardin forintin (94 miljoonan euron) suuruisesta pääoman korotuksesta, joka toteutettiin osittain sijoittamalla yritykseen uutta pääomaa (20,7 miljardia forinttia eli 77 miljoonaa euroa) ja osittain muuntamalla Malév GH:sta maksetusta ennakosta ja sille lasketusta korosta muodostuva velka pääomaksi (ks. johdanto-osan 23 kappale), jonka määrä oli yhteensä 4,7 miljardia forinttia (17 miljoonaa euroa). Lisäksi AirBridge vaihtoi 1,5 miljardia forinttia (5,4 miljoonaa euroa) osakkeiksi. Tämän seurauksena Malévin maksuvelvollisuudet lakkasivat ja sen aiemmista velkojista tuli yrityksen osakkeenomistajia.
- (33) Ennen pääoman korotusta Malévin merkitty pääoma supistettiin lähelle nollaa, jotta saatiin katettua osa tappioista ja jotta näytti siltä, että Malévin jäljellä oleva osakkeet ovat arvottomia. Sen jälkeen Malévin merkittyä pääomaa lisättiin laskemalla liikkeeseen uusia osakkeita, joista kunkin nimellisarvo oli 0,01 forinttia. Malévin oman pääoman kehittymistä kuvataan kaaviossa 1.
- (34) MNV:n maksaman 20,7 miljardin forintin (77 miljoonan euron) suuruisen käteismaksun ansiosta Malév pystyi maksamaan edellä johdanto-osan 29 kappaleessa mainitut verovelkansa ja vakiinnuttamaan tilapäisesti toimintansa.
- (35) Pääoman korotuksen jälkeen valtio omisti 94,6 prosenttia Malévin osakkeista ja AirBridgen/VEB:n osuus supistui minimiin.

Taulukko 1

## Malévin oman pääoman kehitys



## II.4.3 Touko–elokuu 2010: osakslainat ja niiden muuntaminen pääomaksi

- (36) Toukokuun ja elokuun välisenä aikana vuonna 2010 Unkarin valtio myönsi Maléville MNV:n kautta useita osakslainoja, joiden yhteismäärä oli 9,2 miljardia forinttia (34 miljoonaa euroa).
- (37) Ensimmäinen, toukokuussa 2010 kolmeksi vuodeksi myönnetty laina oli suuruudeltaan 2,16 miljardia forinttia (7,9 miljoonaa euroa), ja sen korko oli 9,97 prosenttia. Laina oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä, ja lainan vakuutena toimi panttioikeus Malév GH:n osakkeisiin.
- (38) Toinen, kesäkuussa 2010 myönnetty osakslaina oli suuruudeltaan 1,34 miljardia forinttia (4,9 miljoonaa euroa). Myös sen laina-aika oli kolme vuotta ja lainan korko 9,97 prosenttia, ja laina oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä. Myös tämän lainan vakuutena oli panttioikeus Malév GH:n osakkeisiin.
- (39) Elokuussa 2010 myönnettiin kolmas, suuruudeltaan 5,7 miljardin forintin (20,8 miljoonan euron) osakslaina. Myös sen laina-aika oli kolme vuotta ja korko 9,97 prosenttia, ja laina oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä. Tässä tapauksessa lainan vakuutena oli panttioikeus yhteen lentokoneeseen (CRJ-tyyppinen kone HA-LNA).
- (40) Syyskuun 24 päivänä nämä kolme lainaa, joiden yhteenlaskettu määrä oli 9,2 miljardia forinttia (33,6 miljoonaa euroa), ja niille kertyneet korot (pääoma ja korot yhteensä 9,4 miljardia forinttia eli 34,3 miljoonaa euroa) muunnettiin Malévin pääoman korotukseksi, minkä jälkeen lainojen vakuudet vapautettiin.

## II.4.4 Syyskuu 2010: uusi pääoman korotus ja osakslaina

- (41) Syyskuun 24 päivänä 2010 MNV korotti Malévin pääomaa vielä 5,3 miljardin forintin (19,3 miljoonan euron) suuruisella käteisrahoituksella. Sen seurauksena MNV:n (eli valtion) omistusosuus Malévistä kasvoi 96,5 prosenttiin.
- (42) Samana päivänä valtio myönsi vielä uuden, suuruudeltaan 5,7 miljardin forintin (20,8 miljoonan euron) osakslainan, jonka laina-aika on kolme vuotta ja korko 9,97 prosenttia. Korkoa oli tarkoitus maksaa ensimmäisen kerran kuuden kuukauden kuluttua lainan myöntämisestä, ja pääoma puolestaan maksetaan takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä. Lainan vakuutena on panttioikeus CRJ-tyyppiseen lentokoneeseen HA-LNA, jonka omaisuusarvo on noin 1,8 miljardia forinttia, sekä panttioikeus tuloihin, jotka saadaan IATAn hyväksymien matkatoimistojen välittämästä kansainvälisestä ja Unkarin sisäisestä lentoliikenteestä.

## III. LYHYT KUVAUS TARKASTELTAVANA OLEVISTA TOIMENPITEISTÄ

- (43) Komissio tarkasteli menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään sitä, voidaanko seuraavat toimenpiteet katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi:

— Toimenpide 1: Valtion omistama yhtiö MALÉV MAVA otti 31 päivänä joulukuuta 2007 haltuunsa MFB:n (valtion kokonaan omistama kehityspankki) Maléville vuonna 2003 myöntämän **76 miljoonan euron** lainan ja joitakin Malévin omaisuseriä. Lainan eräpäivää pidennettiin enintään vuoteen 2017.

- Toimenpide 2: Maléville tarjottiin vuoden voimassa olevaa **4,3 miljoonan forintin** käteisrahastojärjestelyä samassa yhteydessä, kun MNV:n oli tarkoitus ostaa Malévin tytäryhtiö GH (kauppa raukesi myöhemmin), joka oli Unkarin viranomaisten mukaan vakavarainen yritys. Vaikka kauppa ei toteutunut, kauppahinnasta maksettua ennakkoa ei ole maksettu takaisin.
- Toimenpide 3: Tammikuun 2007 ja maaliskuun 2010 välisenä aikana erääntyneiden verojen ja sosiaaliturvamaksujen maksamista lykättiin. Maaliskuussa 2010 Malévin maksamattomat vero- ja sosiaaliturvamaksuvelat olivat yhteensä **13,7 miljardia forinttia**.
- Toimenpide 4: Helmikuussa 2010 toteutettiin MNV:n kautta **25,4 miljardin forintin** suuruinen pääoman korotus osittain sijoittamalla yritykseen uutta pääomaa (20,7 miljardia forinttia eli 77 miljoonaa euroa) ja osittain muuntamalla GH:sta maksetusta ennakosta ja sille kertyneestä korosta koostuva velka pääomaksi (ks. toimenpide 2) yhteensä 4,7 miljardin forintin arvosta. (Lisäksi AirBridge vaihtoi 1,5 miljardia forinttia osakkeiksi.)
- Toimenpide 5: Touko- ja elokuun 2010 välisenä aikana MNV myönsi Maléville kolme osakaslainaa, joiden määrä oli yhteensä **9,2 miljardia forinttia**. Kaikkien kolmen fornttimääräisen lainan korko oli 9,97 prosenttia, ja lainat oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä (jokaisen laina-aika oli kolme vuotta). Kahden ensimmäisen, yhteensä 3,5 miljardin forintin (13 miljoonan euron) suuruisen lainan vakuutena oli tytäryhtiö Malév GH ja kolmannen, 5,7 miljardin forintin (21 miljoonan euron) lainan vakuutena puolestaan CRJ-tyyppinen lentokone HA-LNA.
- Toimenpide 6: Syyskuussa 2010 nämä lainat muunnettiin (yhdessä niille kertyneiden korkojen kanssa) pääomaksi, jonka arvo oli **9,4 miljardia forinttia**.
- Toimenpide 7: Syyskuussa 2010 yritykseen sijoitettiin jälleen käteispääomaa **5,3 miljardia forinttia**. Valtion omistusosuus kasvoi tällöin 96,5 prosenttiin.
- Toimenpide 8: Syyskuussa 2010 yritykselle myönnettiin jälleen uusi, **5,7 miljardin forintin** osakaslaina, jonka korko oli 9,97 prosenttia ja joka oli maksettava takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä. Lainan vakuutena oli edellä mainittu CRJ-tyyppinen lentokone HA-LNA sekä panttioikeus tuloihin, jotka saadaan IATAN hyväksymien matkatoimistojen välittämästä kansainvälisestä ja Unkarin sisäisestä lentoliikenteestä.

- (44) Komissio ilmoitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään epäilevänsä sitä, että jos kyseiset toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, soveltuvatko ne sisämarkkinoille SEUT-sopimuksessa ja erityisesti valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annetuissa yhteisön suuntaviivoissa<sup>(12)</sup> (jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevat suuntaviivat') esitettyjen poikkeusten mukaisesti.

#### IV. UNKARIN HUOMAUTUKSET

- (45) Unkari toisti menettelyn aloittamista koskevaan päätöseen antamassaan vastauksessa edellä esitetyt seikat sekä kuvasi niitä syitä, joiden takia lentoyhtiö joutui vaikeuksiin. Lisäksi Unkari vahvisti, että Malév on viimeistään vuoden 2006 jälkipuoliskolta lähtien voitu luokitella pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevissa suuntaviivoissa tarkoitetuksi jatkuvasti vaikeuksissa olevaksi yritykseksi.
- (46) Ennen muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista Unkarin viranomaiset totesivat lyhyesti sanottuna, että kaikki toimenpiteet ovat markkinataloussijoittajaa ja markkinataloudessa toimivaa velkojaa koskevien periaatteiden mukaisia.
- (47) Niiden toimenpiteiden osalta, joita toteutettiin Malévin AirBridgelle myynnin yhteydessä, Unkarin viranomaiset totesivat toimenpiteiden olevan markkinoille soveltuvia, koska lainan siirto MAVA:lle turvattiin vakuuksin. Malév GH:n keskeytyneestä myynnistä ne totesivat, että Maléville ei aiheutunut etua, sillä myyntihinnan myöhästyneelle takaisinmaksulle oli annettu asianmukaiset vakuudet ja myyntihinnalle oli laskettu korkoa. Veronmaksun lykkäämisestä viranomaiset puolestaan toteavat, että kyseisille määrille oli asetettu vakuudet, että kaikkia asianmukaisia korkoja ja seuraamuksia sovellettiin ja että veronmaksun lykkääminen on yleinen toimenpide. Malévin uudelleenkansallistamisesta Unkarin viranomaiset toteavat, että ne olisivat voineet vaatia saataviaan Malévilta, jolloin yritys olisi joutunut konkurssiin ja selvitystilaan. Viranomaiset katsovat, että jos ne olisivat toimineet näin, ne olisivat saaneet takaisin vain pienen osan saatavistaan (lukuun ottamatta edellä johdanto-osan 20 kappaleessa mainittua VEB:n takauksella turvattua osaa). Lisäksi tästä olisi aiheutunut huomattavia kielteisiä seurauksia kansantaloudelle.<sup>(13)</sup>
- (48) Unkarin valtio toteaa osakaslainoista sekä niiden myöhemmästä muuntamisesta Malévin pääomaksi, ettei niistä aiheutunut etua Maléville, sillä lainoilla oli koko ajan täysimääräiset vakuudet, niistä perittiin markkinakorkoa ja niiden pääomaksi muuntamisen yhteydessä otettiin täysimääräisesti huomioon kaikki erääntyneet korot.

<sup>(12)</sup> Yhteisön suuntaviivat valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2).

<sup>(13)</sup> Esim. työpaikkojen katoaminen, vaikutus Malévin toimittajiin, liikenteen väheneminen Budapestin lentoasemalla, turistien määrän väheneminen sekä epäedullinen vaikutus Unkarin houkuttelevuuteen sijoituskohteena.



- (49) Unkarin viranomaiset eivät ole toimittaneet uusia tietoja menettelyn aloittamista koskevan päätöksen jälkeen. Unkarin esittämät huomautukset menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen eivät sisällä uusia seikkoja, jotka tukisivat sitä näkemystä, että toimenpiteet eivät ole valtiotukea. Ne eivät myöskään sisällä uusia tietoja, jotka osoittaisivat, että toteutetut toimenpiteet soveltuvat sisämarkkinoille ja ovat erityisesti pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen mukaiset.

#### V. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

- (50) Kaksi kilpailijaa esitti huomautuksia (ks. johdanto-osan 10 kappale), ja kumpikin niistä tuki komission tutkimusta.
- (51) Kilpailija, joka haluaa pitää henkilöllisyytensä salassa, väittää eräiden yksityisten sijoittajien olleen kiinnostuneita hankkimaan määräävän omistusosuuden Malévissa. Tämä osoittaa, että Malévin vuonna 2010 toteutetulle uudelleenkansallistamiselle olisi ollut myös muita, täytännönpanokelpoisia vaihtoehtoja.
- (52) Wizz Air arvioi, että MAVA:lle siirrettyjen omaisuuserien markkina-arvo yhdessä MFB:n lainan kanssa (Toimenpide 1), mukaan lukien Malévin tuotenimi, petrolin kuljetukseen soveltuva putkisto ja yksi Boeing 767 –lentokone, oli 27 miljoonaa euroa. Tämä on olennaisesti vähemmän kuin itse lainan määrä. Wizz Air katsoi sen vuoksi, ettei liiketoimi täyttänyt markkinaehtoja ja että Malév sai siitä huomattavaa etua.
- (53) Veronmaksun lykkäämisestä (Toimenpide 3) Wizz Air totesi, että Unkarin lain mukaan yksityiselle yritykselle, joka olisi samanlaisessa taloudellisessa tilanteessa kuin Malév, ei myönnettäisi automaattisesti eikä myöskään poikkeuksellisesti vastaavaa lykkäystä.

#### VI. UNKARIN HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN TOTEAMUKSIIN

- (54) Komission pidennettyä vastaamiselle asetettua määräaika Unkari antoi vastauksensa näihin huomautuksiin 5 päivänä syyskuuta 2011. Unkari on edelleen sitä mieltä, että aiemmat toimenpiteet ovat markkinataloudessa toimivaa sijoittajaa koskevan periaatteen mukaisia (ks. johdanto-osan 59 kappale) eikä niitä sen vuoksi voi luokitella valtiontueksi. Unkari katsoo, että yleisen edun mukaiset tavoitteet eivät vaikuta siihen, että toimenpiteitä ei luokitella valtiontueksi.
- (55) Unkari totesi, ettei muita toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja ollut ja että ainoastaan lentoyhtiön uudelleenkansallistaminen mahdollisti sen, että Unkarin viranomaiset saivat täyden määräysvallan Malévin toiminnassa ja että kansallisessa lentoyhtiössä saatiin toteutettua vuonna

2007 käynnistetty rakenneuudistus, jolla pyrittiin varmistamaan yrityksen kaupallinen menestys. Unkari totesi toimenpiteestä 1, että kyseisten omaisuuserien arvo vastaa lainan määrää. Toimenpiteestä 3 Unkari totesi, että Unkarin veroviranomaiset kohtelivat Malévia samoin kuin ne olisivat kohdelleet mitä tahansa muuta vastaavassa tilanteessa olevaa veronmaksajaa.

#### VII. SEUT-SOPIMUKSEN 107 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETUN VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

##### VII.1 Yleistä

- (56) Arvioidakseen, ovatko kyseiset toimenpiteet valtiontukea, komission on tutkittava, täyttävätkö ne SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kumulatiivisten ehtojen. Kohdassa määrätään seuraavaa: ”Jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla joltakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.
- (57) Komissio arvioi edellä mainitun määräyksen valossa, ovatko Malévin hyväksi toteutetut, kiistanalaiset toimenpiteet valtiontukea.
- (58) Valtiontukea koskevista kumulatiivisista kriteereistä täytyvät tässä tapauksessa kiistatta vaikutus kauppaan ja kilpailun vääristyminen, eivätkä Unkarin viranomaisista ole sitä kiistäneet. Malév on kilpaillut muiden Euroopan unionin lentoyhtiöiden kanssa erityisesti siitä lähtien, kun lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe (kolmas lainsäädäntöpaketti)<sup>(14)</sup> tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1993. Kyseisten toimenpiteiden ansiosta Malév pystyi jatkamaan toimintaansa, eikä se joutunut muiden kilpailijoiden tavoin kärsimään huonojen taloudellisten tulosten tavanomaisista seurauksista.
- (59) Unkari ei myöskään ole kiistänyt sitä, että toimenpiteissä oli kyse valtion varoista ja valtion toiminnasta. APEH on Unkarin veroviranomainen, joten sen toiminta on selvästi valtion toteuttamaa. MNV on Unkarin kansallinen holdingyhtiö (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt*). Sen tehtävät määritellään valtion omaisuutta koskevan lain tärkeimmässä puitesäännöissä. MNV panee täytäntöön hallituksen ja asianomaisten ministerien päätöksiä. Myös MAVA on kokonaan Unkarin valtion omistuksessa (MNV:n kautta), ja viranomaisten mukaan se on tavallaan osa valtionhallintoa.
- (60) Unkari ei myöskään ole kiistänyt toimenpiteiden valikoivuutta lukuun ottamatta toimenpidettä 3 (veronmaksun lykkääminen). Toimenpiteistä koitui hyötyä vain yhdelle yritykselle eli Maléville.

<sup>(14)</sup> Kolmas lainsäädäntöpaketti käsittää unionin lentoyhtiöiden toimilupa- sovellettavien yhtenäisten vaatimusten käyttöönoton (asetus (ETY) N:o 2407/92), kaikkien tällaisen toimiluvan omaavien unionin lentoliikenteen harjoittajien pääsyn kaikille EU:n sisäisen lentoliikenteen reiteille (asetus (ETY) N:o 2408/92) sekä oikeuden määrätä täysin vapaasti lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista (asetus (ETY) N:o 2409/92).

- (61) Seuraavassa arvioidaan sitä, aiheutuiko tarkasteltavana olevista toimenpiteistä Maléville taloudellista etua.
- (62) Komissio toteaa, että yhteisön oikeuden vakiintuneiden periaatteiden mukaisesti siinä tapauksessa, että yrityksen omaa pääomaa lisätään tavanomaisia markkinaehtoja edullisemmin ehdoin, toimenpide kuuluu SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sillä toimenpiteestä aiheutuu yritykselle kyseisessä artiklassa tarkoitettua etua. Jotta komissio voi määrittää, aiheutuuko tällaista etua, se soveltaa markkinatalousarjoittajaa koskevaa periaatetta. Jos tavanomaisissa markkinatalousolosuhteissa toimiva yksityinen sijoittaja, joka on kokonsa puolesta verrattavissa julkisen sektorin toimintaa ohjaaviin elimiin, olisi samankaltaisissa olosuhteissa voinut tehdä kyseisen pääomasijoituksen, toimenpiteessä ei markkinatalousarjoittajaa koskevan periaatteen mukaan ole kyse valtiontuesta. Sen vuoksi komission on arvioitava, olisiko yksityinen sijoittaja osallistunut vastaavien ehdoin kyseiseen liiketoimeen.<sup>(15)</sup> Hypoteettinen sijoittaja toimii kuten järkevä sijoittaja<sup>(16)</sup>, joka haluaa maksimoida voittonsa mutta välttää suuria riskejä saatavaan tuottoon nähden<sup>(17)</sup>.
- (63) Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti voidaan todeta, että vaikka taloudellisia päämääriä toteuttavan julkisen sijoittajan vertailukohtana käytettävän yksityisen sijoittajan toiminnan ei välttämättä tarvitse vastata sellaisen yksityisen sijoittajan toimintaa, joka sijoittaa pääomaa saadakseen voittoa lyhyellä aikavälillä, sen täytyy vähintään vastata sellaisen yksityisen holdingyhtiön tai yritysyhmän toimintaa, joka harjoittaa yleistä tai alakohtaista rakenteellista politiikkaa ja tavoittelee voittoa pitkällä aikavälillä.<sup>(18)</sup>
- (64) Sen lisäksi ”julkisen sektorin sijoittajan ja yksityisen sijoittajan käyttäytymistä on vertailtava ottaen huomioon se tapa, jolla yksityinen sijoittaja olisi kyseessä olevan toimenpiteen toteuttamisajankohtana suhtautunut asiaan, kun otetaan huomioon tuolloin käytettävissä olleet tiedot ja ennakoitavissa olleet kehitysuuntaukset”.<sup>(19)</sup>
- (65) Komission on analyysissään ja arvioinnissaan otettava huomioon kaikki riidanalaisen toimenpiteen merkitykselliset piirteet ja sen asiayhteys. Näihin kuuluvat myös edunsaajana olevan yrityksen taloudellinen tilanne ja merkitykselliset markkinat. Edellä esitettyjen seikkojen nojalla tärkein kysymys, jonka komissio haluaa tarkastaa,

on se, saako edunsaajana oleva yritys sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut normaaleissa markkinatuloosuhteissa.<sup>(20)</sup>

- (66) Komissio huomauttaa lisäksi, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti yksityistä markkinasijoittajaa koskevaa periaatetta on sovellettava myös lainoihin. Tämän periaatteen mukaisesti on lainan myöntämisen yhteydessä kysyttävä, olisiko yksityinen sijoittaja myöntänyt lainan edunsaajalle samoin ehdoin kuin se lopulta myönnettiin.<sup>(21)</sup>

## VII.2 Toimenpiteiden kokonaisarviointi

- (67) Kuten jo menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä todettiin, asiassa *BP Chemicals* annettu tuomio<sup>(22)</sup> on tärkeä myös tätä asiaa arvioitaessa. Itse asiassa komissio katsoo, että toimenpiteet eivät ole itsenäiset vaan liittyvät toisiinsa ajallisesti Malévin taloudellisen tilanteen ja tarkoituksensa vuoksi; niiden kaikkien tarkoituksena on pitää lentoyhtiö toiminnassa ja vastata sen likviditeettitarpeisiin ja pääoman tarpeeseen, jotka johtuvat sen tappiosta. Unkari esittää menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen esittämissään huomautuksissa lisäksi, että kaikki lentoyhtiöön kohdistuvan menettelyn eri vaiheet ovat kytköksissä toisiinsa ja että toimenpiteillä oli yksi ainoa tarkoitus: varmistaa lentoyhtiön toiminta löytämällä strateginen sijoittaja.
- (68) Unkarin esittämien seikkojen pohjalta on käynyt selväksi, että toimenpiteillä, jotka Unkari on toteuttanut Malévin hyväksi, on ollut yleishyödylliset päämäärät eivätkä ne ole liittyneet yrityksen tulevaan kannattavuuteen. Unkari on useaan otteeseen korostanut yksityistämisen epäonnistumista sekä Malévin merkitystä valtion talouden kannalta. Unkari myönsi, että toimenpiteitä toteuttaessaan valtio otti huomioon lentoyhtiön merkityksen kansalliselle infrastruktuurille, työmarkkinoille ja toimittajille. Lisäksi Unkarin viranomaiset korostivat sitä, että mikään yksityinen sijoittaja ei olisi valmis ostamaan lentoyhtiötä siinä kunnossa kuin se on nyt. Sen vuoksi komission on otaksuttava, että mikään yksityinen sijoittaja ei olisi myöskään toiminut toimenpiteiden toteuttamisajankohtana Unkarin hallituksen tavoin vastaavissa olosuhteissa. Komissio toteaa myös, että tuomioistuin totesi asiassa *Boch* antamassaan tuomiossa, että on arvioitava erityisesti, olisiko yksityinen osakas, joka perustaa toimintansa odotettavissa olevaan tuottoon jättäen kaikki yhteiskunnalliset sekä alupoliittiset ja alakohtaiset näkökannat huomioon ottamatta, tehnyt tällaisen pääomasijoituksen samanlaisissa olosuhteissa.<sup>(23)</sup>

<sup>(15)</sup> Yhdistetyt asiat T-228/99 ja T-233/99, *Westdeutsche Landesbank GZ v. komissio*, tuomio 6.3.2003 (Kok., s. II-435 ja sitä seuraavat sivut), 245 kohta.

<sup>(16)</sup> Asia C-482/99, *Ranska v. komissio*, tuomio 16.5.2002 (Kok., s. I-4397), 71 kohta.

<sup>(17)</sup> Yhdistetyissä asioissa T-228/99 ja T-233/99 annettu tuomio (mainittu alaviitteessä 15), 255 kohta.

<sup>(18)</sup> Asia C-305/89, *Italia v. komissio*, tuomio 21.3.1991 (Kok., s. I-1603), 20 kohta.

<sup>(19)</sup> Yhdistetyissä asioissa T-228/99 ja T-233/99 annettu tuomio (mainittu alaviitteessä 15), 246 kohta. Ks. myös asia T-16/96, *Cityflyer Express v. komissio*, tuomio 30.4.1998 (Kok., s. II-757), 76 kohta.

<sup>(20)</sup> Yhdistetyissä asioissa T-228/99 ja T-233/99 annettu tuomio (mainittu alaviitteessä 15), 251 kohta.

<sup>(21)</sup> Asiassa T-16/96 annettu tuomio (mainittu alaviitteessä 19), 45 ja 46 kohta.

<sup>(22)</sup> Asia T-11/95, *BP Chemicals v. komissio*, tuomio 15.9.1998 (Kok., s. II-3235), 170 kohta; yhdistetyt asiat T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, *Olympic*, tuomio 13.9.2010 (ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa), 385 kohta.

<sup>(23)</sup> Asia C-40/85, *Belgia v. komissio (Boch)*, tuomio 10.7.1986 (Kok., s. 2321), 13 kohta. Ks. myös yhdistetyt asiat T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH v. komissio*, tuomio 21.1.1999 (Kok., s. II-17), 132 kohta.

(69) Ottaen huomioon Malévin huono taloudellinen tilanne pitkällä aikavälillä (ks. Taulukko 1 sekä johdanto-osan 103 ja 104 kappale) sekä Unkarin viranomaisten väite, jonka mukaan lentoyhtiö on ollut jatkuvissa vaikeuksissa vähintään vuodesta 2006, yksityisen sijoittajan hyväksymä tuotto olisi ollut mahdollinen vain, jos yrityksessä olisi toteutettu perusteellinen rakenneuudistus. Unkari tai Malév ei kuitenkaan ole osoittanut, että mikään tarkasteltavana olevista toimenpiteistä olisi perustunut tällaiseen rakenneuudistussuunnitelmaan.

(70) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että toimenpiteet 1–8 eivät kokonaisuutena ole markkinoilla toimivaa yksityistä sijoittajaa koskevan periaatteen mukaisia. Tämän päätelmän vahvistavat myös yksittäisten toimenpiteiden arvioinnit.

### VII.3 Toimenpiteiden 1–8 arviointi

#### VII.3.1 Toimenpide 1

(71) Unkari katsoo, että MAVA:n toiminta oli kertaluonteista eli se piti hallussaan eräitä Maléville aiemmin kuuluneita omaisuuseriä sekä toimi välikätenä eräissä Malévin ja MFB:n välisissä maksuissa. MAVA on perustettu vain tätä tarkoitusta varten.

(72) MAVA:lle siirretty 76 miljoonan euron velka perustui Malévin ja MFB:n välillä vuonna 2003 tehtyyn lainasopimukseen. Laina oli tarkoitus maksaa takaisin yhdessä erässä laina-ajan päättyessä, ja lainalla oli valtiontakaus. Vuoden 2003 laina oli yksi liittymissopimuksen yhteydessä luetelluista voimassa olevista tukitoimenpiteistä. <sup>(24)</sup> Vuonna 2007 tehdyssä sopimuksessa laina-aikaa kuitenkin pidennettiin vuoteen 2017. Sen vuoksi tätä toimenpidettä ei ole vuodesta 2007 lähtien voitu katsoa voimassa olevaksi tukitoimenpiteeksi. Tukitoimenpiteen pidentäminen katsotaan uudeksi tueksi neuvoston asetuksen (EY) N:o 794/2004 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti. <sup>(25)</sup>

(73) Tutkimuksessa on vahvistunut, että kyseisen liiketoimen (laina-ajan pidentäminen, MAVA:n luominen, velan siirtäminen MAVA:lle, omaisuuserien siirtäminen MAVA:lle sekä takaisinvuokraussopimukset) ainoa tarkoitus oli Malévin velan uudelleenjärjestely. Myös Unkari myönsi, että

MAVA:n ei ollut tarkoitus tuottaa voittoa. Tämän liiketoimen seurauksena velka (ja vastaavat omaisuuserät) poistettiin Malévin taseesta.

(74) Unkarin väite, että Malévin ja AirBridgen tekemät taloudelliset sitoumukset riittivät kattamaan MAVA:n kustannukset, ei riitä osoittamaan, että liiketoimi vastasi markkinaehtoja, sillä mikään yksityinen markkinatoimija ei olisi toiminut vastaavalla tavalla. Tarjottujen vakuuksien tarkoituksena oli varmistaa, että MAVA kykenisi maksamaan lainan takaisin laina-ajan päättyessä eli vuonna 2017. <sup>(26)</sup> Mikään yksityinen sijoittaja ei olisi ottanut kyseistä riskiä eli sitoutunut tiettyyn maksuvelvoitteeseen vastineena omaisuuseristä, joiden tuleva arvo oli epävarma.

(75) Vaikka Unkarin viranomaiset ovat esittäneet suhteellisen laajat arviot <sup>(27)</sup> Boeing 767 -lentokoneesta <sup>(28)</sup> sekä petrolin kuljetukseen soveltuvasta putkistosta <sup>(29)</sup>, Malévin tuotenimeä (56 miljoonaa euroa) koskeva arvio (laskettu analysoimalla diskontattuja kassavirtoja) näyttää ylimalkaiselta ja on hyvin riippuvainen lentoyhtiön tuloksesta. Sen vuoksi sitä ei voida pitää objektiivisena arviona Malév-tuotenimen arvosta erityisesti lentoyhtiön tilanne ja tulos huomioon ottaen. Koska valtio oli tietoinen siitä mahdollisuudesta, että Malév ei kykenisi maksamaan käyttömaksuja, diskontattujen kassavirtojen analysoinnin tuloksena arvoksi olisi pitänyt saada nolla. Tämän erityisen sopimusjärjestelyn yhteydessä ei tuotenimen arvoa voida sen vuoksi hyväksyä riittäväksi vakuudeksi.

(76) Sopimuspuolten täytyi tietää, että Malév, joka oli vaikeuksissa jo vuonna 2007, ei käytännössä kykenisi täyttämään riittävällä tavalla käyttömaksuihin liittyviä velvoitteitaan. Itse asiassa liiketoimen jälkeen MAVA:n ”kustannuksia” (eli MFB:lle maksettavia korkoja) ei voitu kattaa niillä käyttömaksuilla, joita Malév maksoi tuotenimestä. MAVA ei ole ryhtynyt toimiin saamatta olevien maksujen perimiseksi.

(77) 32 miljoonan euron suuruisen VEB-vakuuden oli tarkoitus kattaa lainapäätöksen lisäksi ne korkomaksut, joita MAVA:n oli määrä suorittaa MFB:lle.

(78) Edellä esitetyn perusteella sekä ottaen huomioon, että MAVA:lle ei siirretty vastaavia omaisuuseriä, velan poistaminen yrityksen taseesta on katsottava Maléville myönnettyksi eduksi.

<sup>(24)</sup> Luettelo Tšekin, Viron, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Unkarin, Maltan, Puolan, Slovenian ja Slovakian liittymissopimuksen liitteen IV 3 luvussa esitetyn voimassa olevan tukijärjestelmän 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetuista voimassa olevista tukitoimenpiteistä.

<sup>(25)</sup> EYVL L 140, 30.4.2004, s. 1. Ks. asia T-332/06, Alcoa Trasformazioni v. komissio, tuomio 25.3.2009 (ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa), 32 kohta, sekä yhdistetyt asiat T-127/99, T-129/99 ja T-148/99, Diputación Foral de Álava v. komissio, tuomio 6.3.2002 (Kok., s. II-1275).

<sup>(26)</sup> Malévilla oli erityisesti velvollisuus ostaa takaisin Malévin tuotenimi 76 miljoonalla eurolla vuonna 2017, ja tästä summasta MAVA maksaisi takaisin MFB:n lainan.

<sup>(27)</sup> Kaikkia kolmea omaisuuserää (lentokone, petrolin kuljetukseen soveltuva putkisto ja Malév-tuotenimi) koskevat arviot on tehnyt konsulttiyritys American Appraisal.

<sup>(28)</sup> Laskettu kustannuslaskentamenetelmällä, jossa on otettu huomioon myös kyseisen vuoden The Aircraft Value Reference -lehdessä olevat tiedot sekä viitteellinen tarjous lentokoneesta. (Viitteellinen tarjous esitettiin American Appraisal -yritykselle Malévin toimittamien tietojen perusteella.)

<sup>(29)</sup> Kustannuserusteinen menetelmä.

## VII.3.2 Toimenpide 2

- (79) MNV:n suorittamasta ennakkomaksusta, joka liittyi (myöhemmin peruuntuneeseen) GH:n myyntiin, Unkari esitti asiantuntija-arvion, jonka mukaan GH:n nettoarvo vuonna 2009 oli 1,6 miljardia forinttia ja arvioitu markkina-arvo 3,5 miljardia forinttia. MNV maksoi tammi-kuussa 2009 Maléville ennakkoa 1,6 miljardia forinttia. Ennakkomaksun vakuutena oli pattioikeus CRJ-tyyppiiseen lentokoneeseen HA-LAN (jonka arvioitu markkina-arvo oli 1,8 miljardia forinttia). Alustavaa myyntisopimusta muutettiin helmikuussa 2009, ja MNV maksoi vielä 2,7 miljardia forinttia (yhteensä 4,3 miljardia forinttia), minkä lisäksi samaan lentokoneeseen kirjattiin toinen panttaus.
- (80) Menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen esittämissään huomautuksissa Unkarin viranomaiset myöntävät, että ennako maksettiin sen takia, että voitaisiin varmistaa Malévin likviditeetti uudelleenkansallistamista koskevissa neuvotteluissa.
- (81) Alustavan myyntisopimuksen mukaan kyseiset määrät oli tarkoitus maksaa takaisin heti (2 työpäivän kuluessa), mikäli kauppa peruuntuisi. MNV ei kuitenkaan toteuttanut toimenpiteitä velan perimiseksi sen jälkeen, kun se perääntyi kaupasta heinäkuussa 2009. Korko laskettiin jälkikäteen vasta siinä vaiheessa, kun velka muutettiin osakkeiksi vuonna 2010. Korkoa ei kuitenkaan koskaan maksettu. Malév sai siis tämän käteislainan käyttöönsä ilman kustannuksia.
- (82) Komissio katsoo, että toimenpiteestä aiheutui etua Maléville siinä vaiheessa, kun ennakon takaisinmaksua ei pantu täytäntöön heinäkuussa 2009 maksun erääntyessä. Lisäksi etua aiheutui jo aiemmin, kun alustavaa myyntisopimusta muutettiin helmikuussa 2009 ja ennakon määrää lisättiin (suuremmaksi kuin yrityksen arvioitu markkina-arvo) eikä ennakolle annettu riittäviä vakuuksia.

## VII.3.3 Toimenpide 3

- (83) Veroviranomaisten useaan otteeseen myöntämästä vero- ja sosiaaliturvamaksuvelvoitteiden lykkäämisestä komissio toteaa Unkarin esittämien tietojen perusteella olevan selvää, että Malév pysyi vuosina 2006 ja 2007 lykkäystä veronmaksusta 12 kertaa (eri maksujen yhteydessä). Veroviranomainen suostui joka kerta maksun lykkäykseen. Asiaa koskevien Unkarin säännösten mukaan lykkäyksen myöntäminen on harkinnanvaraista, ja lykkäyksestä olisi myös voitu kieltäytyä. Sen vuoksi toimenpide on katsottava valikoivaksi.<sup>(30)</sup>
- (84) Lakisääteinen korko laskettiin heinäkuuhun 2008 saakka, ja Malév maksoi sen lykkäysten aikataulua noudattaen.

Veroviranomainen esitti päätöksissään perusteluksi Malévin vaikean taloudellisen tilanteen ja silloisen rakenneuudistussuunnitelman.

- (85) Heinäkuusta 2008 lähtien Malév ei kuitenkaan enää maksanut vero- ja sosiaaliturvamaksujaan eikä kertyneitä korkoja (lukuun ottamatta yhtä osamaksua joulukuussa 2008), eikä veroviranomainen käynnistänyt toimenpiteitä velan perimiseksi. Lisäksi useiden maksujen maksuaikataulua muutettiin senkin jälkeen, kun Malév oli laiminlyönyt muutetut maksusuunnitelmat. Huhtikuusta 2009 lähtien aiheutuneiden vero- ja sosiaaliturvamaksuvelkojen (eikä siis aiemmin erääntyneiden maksujen) maksuaikataulua ei enää järjestelty uudelleen, sillä APEH ei ryhtynyt käytännön toimenpiteisiin velan perimiseksi.
- (86) Komissio katsoo, että mikään yksityinen velkoja ei olisi toiminut samalla tavalla kuin Unkarin valtio. Minkäänlaisia käytännön toimenpiteitä ei toteutettu velan perimiseksi heinäkuun 2008 jälkeen. Sen lisäksi yrityksen taloudellinen tilanne oli joistakin rakenneuudistustoimista huolimatta edelleen hyvin heikko (ks. Taulukko 1 edellä), eikä ollut juuri toiveita siitä, että yrityksestä tulisi jälleen kannattava. Yksityinen velkoja olisi vastaavassa tilanteessa hakenut sopimuksen täytäntöönpanoa. Lisäksi sen jälkeen, kun Malév laiminlöi maksujärjestelysopimuksessa määrätty velvoitteensa, mikään yksityinen velkoja ei olisi suostunut enää uusin maksujärjestelyihin.
- (87) Sen vuoksi se, että veroviranomainen ei vaatinut vero- ja sosiaaliturvamaksuvelvoitteiden suorittamista ja suostui uusiin maksujärjestelyihin, tuotti Maléville etua viimeistään heinäkuusta 2008 lähtien.

## VII.3.4 Toimenpide 4

- (88) Tarkasteltaessa helmikuussa 2010 toteutettua pääoman korotusta, jonka avulla Unkarin valtio kansallisti uudelleen lentoyhtiön, jossa sillä ei ollut omistusosuutta yksityistämisen jälkeen, silmiinpistäväntä on, että kun 99,5 prosenttia Malévin osakkeista myytiin noin 740 000:ta euroa vastaavalla summalla vuonna 2007, vuonna 2010 valtio maksoi tosiasiaa 94:ää miljoonaa euroa vastaavan summan saadakseen 94,6 prosenttia osakkeista (pääoman korotuksen avulla, joka toteutettiin osittain lisäämällä uutta pääomaa 20,7 miljoonaa forinttia ja osittain muuntamalla GH:sta enakkona maksettu 4,7 miljardia forinttia pääomaksi). Valtion maksama hinta oli siis 127 kertaa suurempi kuin sen alun perin saama hinta. Valtion toiminta ei ollut markkinaehtoista erityisesti ottaen huomioon, että lentoyhtiö oli siinä välissä tuottanut tappiota, että sen oma pääoma oli miinuksella ja että sillä ei ollut todellista rakenneuudistussuunnitelmaa. Myös Unkarin viranomaiset itse myönsivät, että Malév oli jatkuvissa vaikeuksissa ja että mikään yksityinen sijoittaja ei ollut halukas ostamaan sitä vuoden 2010 alussa.

<sup>(30)</sup> Asia C-256/97, DMT, tuomio 29.6.1999 (Kok., s. I-3913), 27 kohta; asia T-152/99, HAMSA, tuomio 11.7.2002 (Kok., s. II-3049), 157 kohta.

(89) Pääoman korotuksen suuruus oli 25,4 miljardia forinttia (määrä, jonka Unkarin valtio maksoi saadakseen 94,6 prosenttia lentoyhtiön osakkeista), ja siinä vaiheessa, kun velka muunnettiin osakkeiksi, Malévin oma pääoma oli miinuksella 41 miljardia forinttia (152 miljoonaa euroa), sen yhteenlasketut tappiot olivat 51 miljardia forinttia (189 miljoonaa euroa) ja sen velkojen kokonaismäärä oli 75 miljardia forinttia (278 miljoonaa euroa).<sup>(31)</sup> Vuoden 2010 tilinpäätöstietojen mukaan kyseisen vuoden alussa ”lentoyhtiö oli suurissa taloudellisissa vaikeuksissa, sen velka oli hälyttävällä tasolla eikä sillä enää ollut käytettävissä rahoituslähteitä. [...] Ilman strategista sijoittajaa yritys ei enää saanut yksityistä rahoitusta.” Lentoyhtiö on todellisuudessa toiminut tappiolla vähintään vuodesta 2003, eikä sillä ole ollut minkäänlaisia mahdollisuuksia saada palautettua kannattavuuttaan. Edes yksityinen omistaja ei kyennyt saamaan yritystä menestymään. Edellä esitetyn pohjalta oli ilmeistä, että pääoman korotus ei riittänyt tekemään yrityksestä kannattavaa ja että myös uudelleenkansallistamisen jälkeen Malév tarvitsisi lisää pääomaa ja käteisvaroja kyetäkseen jatkamaan toimintaansa. Komissio katsoo, että näissä olosuhteissa pääoman korotuksen avulla helmikuussa 2010 toteutetusta Malévin uudelleenkansallistamisesta aiheutui yritykselle etua.

(90) Unkarin väitteestä, että valtiolle oli kannattavampaa kansallistaa Malév kuin vaatia yritystä täyttämään taloudelliset velvoitteensa, komissio toteaa seuraavaa: Unkari myöntää, että jos yritys olisi joutunut konkurssiin, valtio olisi saanut perittyä takaisin vain hyvin pienen osan niistä saatavista, joita VEB-vakuus ei kattanut. (Malévin omaisuuserien arvo oli negatiivinen liiketoimen aikana.) Sitä vastoin Unkarin valtio päätti pitää lentoyhtiön toiminnassa muuntamalla sen velan osakkeiksi sekä lisäämällä yritykseen uutta pääomaa 20,7 miljardia forinttia (noin 77 miljoonaa euroa). Mikään yksityinen sijoittaja ei olisi vastaavassa tilanteessa sitoutunut tällaiseen uuteen taloudelliseen rasitteeseen erityisesti sen takia, että yrityksen elinkelpoisuuden palautumiseen ei ollut todellista mahdollisuutta.

(91) Komissio toteaa lisäksi, että samaan aikaan kun Unkarin valtio korotti Malévin pääomaa, AirBridge (epäsuorasti VEB) muunsi 1,4 miljardin forintin suuruisen lainan osakkeiksi. Tämä määrä oli kuitenkin vain 5 prosenttia uudesta pääomasta, ja valtio toi yritykseen muunnetun pääoman lisäksi huomattavasti uutta pääomaa. Itse asiassa uuden pääoman osuus pääoman korotuksesta oli 77 prosenttia. Ottaen huomioon Malévin huono taloudellinen tilanne AirBridgen mahdollisuudet saada takaisin kyseinen määrä olivat lähes olemattomat. Yksityisen sijoittajan toiminta tässä tilanteessa poikkesi siis olennaisesti Unkarin valtion toiminnasta, eikä sitä voida käyttää vertailukohtana, jonka perusteella voitaisiin sanoa, että valtio toimi yksityisen sijoittajan ominaisuudessa.

Taulukko 2

## Vuonna 2010 toteutettu pääoman korotus

Toimenpiteen toteuttaja	Rahoitusosuus (miljardia forinttia)	Rahoitusosuuden tyyppi	Osuus prosentteina
MNV	20,7	Uusi pääoma	77 %
MNV	4,7	Lainan muuntaminen pääomaksi	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Lainan muuntaminen pääomaksi	5 %
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>26,8</b>		<b>100 %</b>

(92) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että näissä olosuhteissa pääoman korotuksen avulla helmikuussa 2010 toteutetusta Malévin uudelleenkansallistamisesta aiheutui yritykselle etua.

## VII.3.5 Toimenpiteet 5–8

(93) Tarkasteltaessa uudelleenkansallistamisen jälkeisiä toimenpiteitä on selvää, että osakaslainojen ja pääomanlisäysten tarkoituksena oli Malévin toiminnan rahoittaminen ja yritystä uhkaavan maksukyvyttömyyden ehkäiseminen. Valtio toteutti nämä toimenpiteet samasta syystä eli pitääkseen Malévin toiminnassa. Toimenpiteet liittyivät toisiinsa hyvin läheisesti myös toteutusajankohtansa perusteella, sillä ne pantiin täytäntöön hyvin lyhyen ajan kuluessa (toukokuun ja syyskuun välisenä aikana vuonna 2010). Sen vuoksi komissio katsoo, että asiassa *BP Chemicals* annetun tuomion mukaisesti näitä osakaslainoja ei voida arvioida markkinasijoittajaa koskevan periaatteen eikä varsinkaan viitekorkoa koskevan tiedonannon<sup>(32)</sup> perusteella, sillä ne liittyvät suoraan toimenpiteeseen 4 eikä niiden valtiontukiluonnetta voida sen vuoksi arvioida erillään.

(94) Unkarin toimittamista tiedoista käy selvästi ilmi, että mikään yksityinen sijoittaja ei ollut halukas rahoittamaan Malévia ja että sen ainoat rahoituslähteet olivat toimittajien myöntämät lainat ja valtion tarjoamat käteisvarat. Lainojen myöntämisen aikaan valtio ei voinut todellisuudessa luottaa siihen, että Malév kykenisi noudattamaan koronmaksuun liittyviä velvoitteitaan ja että valtio saisi lainaamansa summan takaisin. Lisäksi on kyseenalaista, olisiko yksityinen velkoja ottanut sen riskin, että se olisi myöntänyt laina-ajan lopussa yhdessä erässä takaisin maksettavan lainan Malévin tilanteessa (jatkuissa vaikeuksissa) olevalle yritykselle. Lopuksi ottaen huomioon yrityksen aiemmat valtiolta saamat lainat (esim. GH:sta maksettu ennakko, jota ei maksettu takaisin, sekä useampaan kertaan toteutettu verojen lykkääminen ja maksamatta jättäminen) valtio ja mikä tahansa muu sijoittaja eivät olisi voineet vakavasti kuvitella, että Malév täyttäisi velvoitteensa.

(95) Toisaalta sovitut korot ja sopimuksessa määrätty vakuudetkaan eivät viitekorkoa koskevan tiedonannon mukaan

<sup>(31)</sup> Tilinpäätöstiedot vuodelta 2010.

<sup>(32)</sup> Komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6).

riittäisi sulkemaan pois sitä, että kyse on valtiontuesta. Koroksi oli sovittu 9,97 prosenttia, kun taas tuen myöntämisen aikaan forintin viitekorko oli 5,97 prosenttia. Forintin viitekoron 400 peruspisteellä ylittävä korko ei ollut riittävä Malévin aiemman toiminnan ja taloudellisen tilanteen perusteella (yritys oli jatkuvasti konkurssin partaalla). Lainojen vakuuksien osalta GH:n markkina-arvo (3,5 miljardia forinttia) oli kyseenalainen Malévin konkurssitilanteessa, sillä Malév oli sen tärkein kumppani maahuolintapalveluissa: vuonna 2009 sen tuloista 63 prosenttia oli peräisin Malévilta. Sen takia yrityksen taloudellinen toiminta oli ainakin lyhyellä aikavälillä riippuvaista Malévistä, ja sen markkina-arvo olisi laskenut huomattavasti, jos Malév olisi mennyt konkurssiin.

- (96) Ilman todellista rakenneuudistussuunnitelmaa oli alusta asti selvää, että lainat tai pääoman korotus eivät voisi pelastaa yritystä, joka oli kriittisessä tilassa ja jonka markkina-arvo oli nolla. Näissä toimenpiteissä on siis käytännössä kyse tuesta, sillä valtiolla ei ollut mahdollisuutta saada takaisin sijoittamiaan rahoja.
- (97) Komissio katsoo sen vuoksi, että toimenpiteistä 5–8 aiheutui etua Maléville.

#### VII.4 Päätelmä valtiontuesta

- (98) Edellä esitetyn arvion perusteella kaikista tarkasteltavana olevista toimenpiteistä (Toimenpiteet 1–8) aiheutui etua Maléville. Etu on peräisin valtion varoista.
- (99) Malév on lentoyhtiö eli yritys. Se kilpailee muiden lentoyhtiöiden kanssa, jotka eivät ole saaneet vastaavaa etua. Tämän vuoksi toimenpiteet vääristävät kilpailua. Lisäksi lentoyhtiö toimii alalla (lentoliikenne), jolla käydään kauppaa jäsenvaltioiden välillä. Näin ollen myös kriteeri, joka koskee vaikutusta unionin sisäiseen kauppaan, täyttyy.
- (100) Lisäksi toimenpiteet ovat erityisiä ja valikoivia siltä osin, että niistä aiheutuu etua vain yhdelle yritykselle, Maléville.
- (101) Edellä esitettyjen perusteiden mukaisesti komissio katsoo, että toimenpiteet 1–8 täyttävät SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa säädetyt kriteerit. Näin ollen toimenpiteet on katsottava SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi.

#### VII.5 Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (102) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrätään poikkeuksista 1 kohdassa määriteltyyn pääsääntöön, jonka mukaan valtiontuki ei sovellu sisämarkkinoille.
- (103) Komissio katsoo, että Malév on ollut jatkuvissa vaikeuksissa vähintään vuodesta 2006. Yrityksen toiminta oli tappiollista vähintään vuodesta 2003 (ks. Taulukko 1), ja sen oma pääoma oli miinuksella jo vuonna 2006 (ks. Kaavio 1). Unkarin viranomaiset vahvistavat lisäksi,

että lentoyhtiö oli jatkuvissa vaikeuksissa ja että se olisi vuoden 2006 jälkipuoliskolta lähtien voitu asettaa yleis-täytäntöönpanomenettelyyn maksukyvyttömyyden vuoksi ja sen vuoksi se täytti pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 10 kohdan c alakohdassa esitetyt edellytykset. Sen vuoksi ainoa perustelu toimenpiteiden sisämarkkinoille soveltuvuudelle voi löytyä pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevista suuntaviivoista.

- (104) Tukikelpoisuuden ja tuen ainutkertaisuuden periaatteen osalta komissio toteaa, että tarkasteltavana olevat toimenpiteet eivät kuulu rakenneuudistusprosessiin. Kyseisenä ajankohtana (vuosina 2007–2010) lentoyhtiön omistaja vaihtui kahdesti: ensin yritys yksityistettiin ja sen jälkeen kansallistettiin uudelleen. Yrityksessä oli jatkuvasti käynnissä eräänlainen rakenneuudistus, eikä sitä varten kuitenkaan ollut laadittu johdonmukaista suunnitelmaa. Yksityistämisen jälkeen käynnistettiin eräitä toimia kustannusten supistamiseksi (henkilöstön vähentäminen ja reittien supistaminen), mutta yksikkökustannukset eivät laskeneet riittävästi. Unkarin viranomaisten mukaan vuonna 2009 valmisteltiin uutta strategista suunnitelmaa, jonka konsulttiyritys Roland Berger tarkasti uudelleenkansallistamisen yhteydessä. Kyseiset toimenpiteet ovat sen vuoksi erillisiä rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka ovat vastoin tuen ainutkertaisuuden periaatetta.
- (105) Komissio toteaa lisäksi, että vaikka Malév olisi pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen mukaisesti oikeutettu tukeen (eli täyttäisi tuen ainutkertaisuuden periaatteen, mikä ei tässä tapauksessa pidä paikkaansa), sisämarkkinoille soveltuvan pelastamis- tai rakenneuudistustuen kriteerit eivät kuitenkaan täytyisi seuraavassa esitetystä syistä.
- (106) Pelastamistuen osalta pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 25 kohdan a–e alakohdassa esitetyt edellytykset eivät täyty. Toimenpiteet eivät rajoitu välttämättömään, eikä ole osoitettu, että toimenpiteitä voidaan perustella vakavilla sosiaalisilla syillä tai että niillä ei ole huomattavia kielteisiä heijastusvaikutuksia muihin jäsenvaltioihin. Lukuun ottamatta toimenpidettä 5 ja toimenpidettä 8 suurinta osaa toimenpiteistä ei myönnetty lainoina tai lainatakauksina.
- (107) Rakenneuudistustuen osalta yksikään sisämarkkinoille soveltuvuuden kriteereistä ei täyty pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen perusteella.
- (108) Erityisesti pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 34 ja 35 kohdan mukaisesti, joissa käsitellään pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista, Unkarin viranomaiset eivät ole osoittaneet, että lentoyhtiön elinkelpoisuus olisi voitu palauttaa pitkällä aikavälillä, eivätkä laatineet sellaista rakenneuudistussuunnitelmaa, joka täyttäisi suuntaviivojen 36 ja 37 kohdassa esitetyt ehdot.

- (109) Lisäksi komissio toteaa kriteeristä, joka koskee kohtuuttomien kilpailua vääristävien vaikutusten välttämistä (pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 38–42 kohta), että vastasuoritteita ei ole toteutettu.
- (110) Lopuksi tuen rajaamista välttämättömään (pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen 43–45 kohta) koskevan kriteerin osalta voidaan todeta, ettei tuensaaja ole osallistunut toimenpiteeseen omilla varoillaan.
- (111) Edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, että Malévin hyväksi vuodesta 2007 toteutetut toimenpiteet 1–8 eivät ole pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen mukaiset. Koska toimenpiteet on toteutettu vaikeuksissa olevan yrityksen hyväksi, ei ole olemassa muita perusteita, joiden nojalla ne voitaisiin todeta sisämarkkinoille soveltuviksi. Sen vuoksi toimenpiteet eivät sovellu sisämarkkinoille.

## VIII. TAKAISINPERINTÄ

### VIII.1 Yleistä

- (112) SEUT-sopimuksen ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissiolla on valtuudet määrätä jäsenvaltio kumoamaan valtioneuvoston tai muuttamaan sitä, jos komissio katsoo, ettei tuki sovellu sisämarkkinoille. <sup>(33)</sup> Tuomioistuimella on johdonmukaisesti katsonut, että valtion velvollisuudella lakkauttaa tuki, jota komissio pitää sisämarkkinoille soveltumattomana, pyritään palauttamaan aiemmin vallinnut tilanne. <sup>(34)</sup> Tässä yhteydessä tuomioistuimella on vahvistanut, että tavoite on saavutettu, kun tuensaaja on palauttanut sääntöjenvastaisella tuella saamansa määrät, jolloin se menettää markkinoilla kilpailijoihinsa verrattuna saamansa edun ja tuen suorittamista edeltänyt tilanne palautuu. <sup>(35)</sup>
- (113) Kyseisen oikeuskäytännön mukaisesti neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 <sup>(36)</sup> 14 artiklassa säädetään seuraavaa: ”Sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta.”
- (114) Koska toimenpiteet on katsottava sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi tueksi, tuki on perittävä takaisin, jotta voidaan palauttaa markkinoilla ennen tuen myöntämistä vallinnut tilanne. Tämän vuoksi takaisinperintä on aloitettava siitä päivästä lukien, jona etua alkoi kertyä tuensaajalle ja jona tuki on ollut tuensaajan käytettävissä. Korkea maksetaan varsinaiseen takaisinperintäpäivään asti.

<sup>(33)</sup> Asia C-70/72, komissio v. Saksa, tuomio 12.7.1973 (Kok., s. 813), 13 kohta.

<sup>(34)</sup> Yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994 (Kok., s. I-4103), 75 kohta.

<sup>(35)</sup> Asia C-75/97, Belgia v. komissio, tuomio 17.6.1999 (Kok., s. I-3671), 64 ja 65 kohta.

<sup>(36)</sup> EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

## VIII.2 Yksittäisiin toimenpiteisiin sisältyvä tukiosuus

### VIII.2.1 Toimenpide 1

- (115) Komissio toteaa, että tuotenimellä Malév, joka edustaa useita vuosikymmeniä toiminutta Unkarin kansallista lentoyhtiötä, on tietty arvo lentoliikennemarkkinoilla. Toisaalta komissio katsoo, että ottaen huomioon erityinen sopimusrakenne Unkarin viranomaisen esittämä arvio tuotenimen arvosta ei ole hyväksyttävissä. Tuotenimen objektiiviselle arvolle olisi pitänyt laatia riippumaton arvio, jossa olisi otettu huomioon myös Malévin yleinen taloudellinen tilanne.
- (116) Edellä esitetyn pohjalta toimenpiteen 1 tukiosuus on 56 miljoonaa euroa, joka on saatu vähentämällä 76 miljoonasta eurosta petrolin kuljetukseen soveltuvan putkiston ja lentokoneen arvo (eli 20 miljoonaa euroa) sekä Malévin tuotenimen objektiivinen arvo. <sup>(37)</sup> Unkarin on itse laskettava tukiosuuden tarkka arvo. Jos Unkari ei esitä vakuuttavia perusteluita tuotenimen objektiiviselle arvolle tuotenimen MAVAlle siirtämisen aikaan, on koko 56 miljoonan euron määrä katsottava tukiosuudeksi.

### VIII.2.2 Toimenpide 2

- (117) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että toimenpiteestä aiheutui etua Maléville siinä vaiheessa, kun ennako erääntyi, mutta maksun täytäntöönpanoa ei vaadittu. Lisäksi etua aiheutui jo aiemmin, viimeistään siinä vaiheessa, kun alustava myyntisopimusta muutettiin helmikuussa 2009 ja ennakon määrää lisättiin (suuremmaksi kuin yrityksen arvioitu markkina-arvo).
- (118) Komissio päätelee, että mikään yksityinen toimija ei olisi myöntänyt tällaista käteisrahoitusta. Mikään yksityinen markkinatoimija ei myöskään olisi suostunut antamaan tällaista rahoitusta Maléville, varsinkaan ilmaiseksi, eikä jättänyt toteuttamatta takaisinperintätoimia. Menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen esittämässään huomautuksessa Unkarin viranomaiset toteavat, että ennakolla pyrittiin turvaamaan Malévin elinkelpoisuus (ks. johdanto-osan 80 kappale). Sen vuoksi tukiosuudeksi on katsottava rahoituksen koko arvo siltä ajalta, jolloin se oli edunsaajan käytettävissä: helmikuun ja heinäkuun 2009 väliseltä ajalta 0,8 miljardia forinttia (GH:n markkina-arvon ja liikaa maksetun määrän erotus) sekä heinäkuun 2009 ja helmikuun 2010 väliseltä ajalta 4,3 miljardia forinttia (ennakon koko määrä). Takaisinmaksun osalta on otettava huomioon se, että kyseinen määrä muutettiin helmikuussa 2010 osakkeiksi (ks. toimenpide 4 jäljempänä).

<sup>(37)</sup> Kuten johdanto-osan 75 kappaleessa todettiin, Unkarin viranomaiset eivät ole perustelleet Malévin tuotenimen arvoa, sillä sen arvo voi olla lähellä nolaa.

## VIII.2.3 Toimenpide 3

- (119) Vero- ja sosiaaliturvamaksujen lykkäämisen ja perimättä jättämisen osalta komissio katsoo, että Malévin viivästynyt velka APEH:lle heinäkuun 2008 ja maaliskuun 2010 väliseltä ajalta on valtiontukea. Lisäksi koko määrä, jota varten laadittiin uusi maksusuunnitelma, on katsottava kyseisen ajankohdan (heinäkuu 2008) jälkeiseltä ajalta valtiontukeksi. Mikään ei myöskään viittaa siihen, että yksityinen velkoja olisi suostunut näihin maksujen lykkäykseen ja uudelleenjärjestelyihin. Takaisinmaksun osalta on otettava huomioon, että erääntyvät määrät maksettiin takaisin maaliskuussa 2010.

## VIII.2.4 Toimenpide 4

- (120) Komissio toteaa pääoman korotuksesta, että ottaen huomioon Malévin taloudellinen tilanne, ilmiselvä lisätuen tarve pääoman korotuksen jälkeen sekä mahdottomuus saada sijoitettuja varoja takaisin, mikään yksityinen sijoittaja ei olisi myöntänyt Maléville kyseistä rahoitusta. Uusi pääoma, jonka määrä oli 25,4 miljardia forinttia, sekä Malév GH:sta maksettua 4,7 miljardin forintin ennakkoa vastaavan lainan muuntaminen pääomaksi muodostavat tukiosuuden.

## VIII.2.5 Toimenpide 5

- (121) Yhteensä 9,2 miljardin forintin lainamäärästä komissio toteaa, että ottaen huomioon lentoyhtiön aiemmat velat ja muu tilanne lainan myöntämishetkellä valtio ei mitenkään voinut uskoa saavansa rahoja takaisin ja että lainan myöntämishetkellä oli myös kyseenalaista, kykenisikö Malév maksamaan korkoa. Itse asiassa laskettua korkoa ei koskaan maksettu, vaan se muunnettiin myöhemmin omaksi pääomaksi.
- (122) Komissio toteaa sen vuoksi, että lainassa on kyse kertaluonteisesta tuesta ja että siten tukiosuudeksi on katsottava koko 9,2 miljardin forintin suuruinen laina siltä ajalta, jolloin se oli edunsaajan käytettävissä eli lainaerien myöntämisen aikaan (toukokuussa, kesäkuussa ja heinäkuussa 2010) sekä muunnettaessa lainaa omaksi pääomaksi (syyskuussa 2010). Tukiosuuteen on sisällytettävä myös erääntynyt korko, jota ei ole maksettu. Takaisinmaksun osalta on otettava huomioon, että kyseinen määrä muunnettiin syyskuussa 2010 omaksi pääomaksi (ks. toimenpide 6 jäljempänä).

## VIII.2.6 Toimenpide 6

- (123) Edellä johdanto-osan 120 kappaleessa esitetystä syistä komissio katsoo, että pääomaksi muunnettu laina on kokonaisuudessaan kertaluonteista tukea ja että tukiosuus oli syyskuusta 2010 lähtien 9,4 miljardia forinttia.

## VIII.2.7 Toimenpide 7

- (124) Edellä johdanto-osan 120 kappaleessa esitetystä syistä komissio katsoo, että tukiosuuden muodostaa yritykseen syyskuusta 2010 lähtien sijoitettu 5,3 miljardin forintin pääoma.

## VIII.2.8 Toimenpide 8

- (125) Edellä johdanto-osan 120 kappaleessa esitetystä syistä komissio katsoo, että laina on kokonaisuudessaan kertaluonteista tukea ja että tukiosuus oli syyskuusta 2010 lähtien 5,7 miljardia forinttia.

## IX. PÄÄTELMÄ

- (126) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Unkarin Malévin hyväksi toteuttamat toimenpiteet 1–8 ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.
- (127) Komissio toteaa lisäksi, että toimenpiteet 1–8 eivät sovellu sisämarkkinoille.
- (128) Malévin on maksettava tämä sisämarkkinoille soveltumaton tuki takaisin edellä VIII.2 kohdassa esitetyn mukaisesti, jotta voidaan palauttaa markkinoilla ennen tuen myöntämistä vallinnut tilanne. Unkarin viranomaisten on laskettava takaisin maksettava määrä sekä siitä perittävä korko,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

## 1 artikla

Seuraavat, Unkarin Malév Magyar Légiközlekedési Zrt:n hyväksi toteuttamat toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea:

- a) Toimenpide 1: valtion kokonaan omistaman kehitys pankin MFB:n Maléville vuonna 2003 myöntämän lainan siirtäminen valtion omistamalle MAVAlle 31 päivänä joulukuuta 2007;
- b) Toimenpide 2: vuoden voimassa olevan, 4,3 miljardin forintin käteisrahastojärjestelyn tarjoaminen samassa yhteydessä, kun MNV Zrt:n piti ostaa Malévin tytäryhtiö Ground Handling (kauppa peruuntui myöhemmin);
- c) Toimenpide 3: kaikki erääntyneet vero- ja sosiaaliturvamaksuvelat heinäkuun 2008 ja maaliskuun 2010 väliseltä ajalta sekä useiden vero- ja sosiaaliturvamaksujen maksamisen lykkääminen heinäkuusta 2008;
- d) Toimenpide 4: MNV:n helmikuussa 2010 toteuttama 25,4 miljardin forintin suuruinen pääoman korotus (toteutettiin osittain lisäämällä uutta pääomaa 20,7 miljardia forinttia ja osittain muuntamalla GH:stä maksettu 4,7 miljardin forintin ennakko pääomaksi);



- e) Toimenpide 5: MNV Zrt:n toukokuun ja elokuun 2010 välisenä aikana Maléville myöntämät kolme osakaslainaa, joiden yhteenlaskettu määrä oli 9,2 miljardia forinttia, sekä lainoille kertynyt korko, jota ei ollut maksettu;
- f) Toimenpide 6: edellä 1 artiklan e alakohdassa mainittujen osakaslainojen muuntaminen syyskuussa 2010 (yhdessä niille kertyneiden korkojen kanssa) 9,4 miljardin forintin pääomaosuudeksi;
- g) Toimenpide 7: syyskuussa 2010 toteutettu uusi, suuruudeltaan 5,3 miljardin forintin pääoman korotus;
- h) Toimenpide 8: syyskuussa 2010 myönnetty uusi, suuruudeltaan 5,7 miljardin forintin osakaslaina sekä kertynyt korko, jota ei ollut maksettu.

#### 2 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetut, Unkarin Malév Magyar Légiközlekedési Zrt:n hyväksi vastoin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa toteuttamat valtiontukitoimenpiteet eivät sovellu sisämarkkinoille.

#### 3 artikla

- (1) Unkarin on perittävä 1 artiklassa tarkoitettu tuki takaisin edunsaajalta.
- (2) Takaisinperittävästä tuesta on maksettava korkoa siitä lähtien, kun tuki saatettiin tuensaajan käyttöön, sen tosiasialliseen takaisinperintään asti.
- (3) Korolle on laskettava korkoa asetuksen (EY) N:o 794/2004 V luvun säännösten mukaisesti.

#### 4 artikla

- (1) Edellä 1 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tehokkaasti.

- (2) Unkarin on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksiantamisesta.

#### 5 artikla

- (1) Unkarin on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta seuraavat tiedot:
- a) tuensaajalta takaisinperittävä kokonaismäärä (tuki ja siitä perittävä korko)
- b) yksityiskohtainen kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu ja joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi
- c) asiakirjat, joilla voidaan osoittaa, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.
- (2) Unkarin on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka kun 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tuen takaisinperintä on saatettu loppuun. Sen on annettava välittömästi komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on annettava myös yksityiskohtaisia tietoja tuensaajalta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

#### 6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Unkarille.

Tehty Brysselissä 9 päivänä tammikuuta 2012.

Komission puolesta  
Joaquín ALMUNIA  
Varapuheenjohtaja

## KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 19 päivänä syyskuuta 2012,

valtiontuesta SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), jonka Tšekki on myöntänyt České aerolinie, a.s. -yritykselle (ČSA – České aerolinie – Rakenneuudistus suunnitelma)

(tiedoksiannettu numerolla C(2012) 6352)

(Ainoastaan tšekinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2013/151/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, jotka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon komission päätöksen aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa <sup>(1)</sup> tarkoitettu menettely, joka koskee valtiontukea SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) <sup>(2)</sup>,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

## 1. MENETTELY

(1) Tšekki ilmoitti komissiolle 12 päivänä toukokuuta 2010 päivätyllä kirjeellä České aerolinie a.s. -yritykselle, jäljempänä 'ČSA', myöntämästään rakennusuudistuksesta. Komissio pyysi lisätietoja 6 päivänä kesäkuuta 2010 ja 25 päivänä marraskuuta 2010 päivätyillä kirjeillä, joihin Tšekin viranomaiset vastasivat 15 ja 24 päivänä syyskuuta 2010, 15 päivänä joulukuuta 2010 ja 28 päivänä helmikuuta 2011 päivätyillä kirjeillä.

(2) Komissio ilmoitti 23 päivänä helmikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Tšekille päättäneensä aloittaa tuen osalta SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua

<sup>(1)</sup> EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 107 artikla ja perustamissopimuksen 88 artiklasta SEUT-sopimuksen 108 artikla. Kyseiset kaksi määräyskokonaisuutta ovat asiassällöltään samanlaiset. Tässä päätöksessä esitetyt viittaukset SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on pidettävä soveltuvin osin viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksella muutettiin myös tiettyjä käsitteitä. 'Yhteisö' korvattiin 'unionilla' ja 'yhteismarkkinat' korvattiin 'sisämarkkinoilla'. Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen terminologiaa.

<sup>(2)</sup> Komission päätös K(2011) 994 lopullinen, annettu 23 päivänä helmikuuta 2011 (EUVL C 182, 23.6.2011, s. 13).

menettelyn, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'. Tšekki toimitti 28 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa kyseiseen päätökseen. Komissio pyysi lisätietoja 26 päivänä heinäkuuta 2011, 15 päivänä maaliskuuta 2012, 7 päivänä toukokuuta 2012 ja 11 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyillä kirjeillä, joihin Tšekki vastasi 22 päivänä elokuuta 2011, 15 päivänä syyskuuta 2011, 7 päivänä lokakuuta 2011, 16 päivänä marraskuuta 2011, 23 päivänä marraskuuta 2011, 12 päivänä joulukuuta 2011, 3 päivänä tammikuuta 2012, 16 päivänä huhtikuuta 2012, 22 päivänä toukokuuta 2012, 14 päivänä kesäkuuta 2012, 5 päivänä heinäkuuta 2012, 10 päivänä heinäkuuta 2012, 20 päivänä heinäkuuta 2012 ja 10 päivänä elokuuta 2012 päivätyillä kirjeillä.

(3) Päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 23 päivänä kesäkuuta 2011. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa.

(4) Komissio sai huomautuksia kahdelta asianomaiselta 30 päivänä kesäkuuta 2011, 19 päivänä heinäkuuta 2011, 15 päivänä elokuuta 2011, 25 päivänä marraskuuta 2011 ja 13 päivänä joulukuuta 2011. Komissio toimitti kyseiset huomautukset Tšekille, jolle annettiin mahdollisuus vastata niihin. Tšekin huomautukset saapuivat 31 päivänä elokuuta 2011 ja 3 päivänä helmikuuta 2012 päivätyillä kirjeillä.

## 2. TOIMENPITEEN JA RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMAN KUVAUS

## 2.1 RAKENNEUUDISTUSTUKI

(5) Ilmoitettu rakennusuudistustuki muodostui seuraavista toimenpiteistä: i) 2,5 miljardin Tšekin korunan suuruinen laina Osinek a.s. -valtionyhtiöltä (siinä tapauksessa, että se katsotaan valtiontueksi), ii) Osinekin lainan vakuuksien vapauttaminen ja pääomittaminen muuntamalla velka osakkeiksi ja iii) 20,8 miljoonan euron suuruinen pankin takausluotto ilma-aluksen hankinnan rahoittamiseksi. Ilmoitettujen rakennusuudistuskustannusten aiottu kokonaismäärä on [8,9–10,5] (\*) miljardia Tšekin korunaa <sup>(3)</sup> ([360–410] miljoonaa euroa).

(\*) Liikesalaisuus

<sup>(3)</sup> Rakennusuudistuskustannukset rakennusuudistus suunnitelman tarkistamisen jälkeen (3.1.2012 lähtien). Ilmoituksessa rakennusuudistuskustannusten suuruus oli [7,60–9,20] miljardia Tšekin korunaa.

(6) Komissio teki 21 päivänä maaliskuuta 2012 päätöksen asiassa SA.29864 – mahdollinen Osinek, a.s. -yhtiön myöntämään lainaan liittyvä valtiontuki. Tutkinnan päätelmänä oli, että Osinekin lainaan ei liity valtiontukea ja vaikka liittyisikin, tuki soveltuisi tilapäisiin yhteisön puitteisiin valtiontukitoimenpiteille rahoituksen saatavuuden turvaamiseksi tämänhetkessä finanssi- ja talouskriisissä<sup>(1)</sup>, jäljempänä 'tilapäiset yhteisön puitteet'. Sen vuoksi tämän rakenneuudistusasian käsittelyssä ei käsitellä enää mainittua toimenpidettä. Pankin 20,8 miljoonan euron suuruudesta takausluotosta luovuttiin, koska ČSA kykeni saamaan rahoitusleasingin [...]ta. Näin ollen ainoa rakenneuudistustoimenpide, joka on tutkittava, on Osinekin lainan pääomittaminen, mitä edelsi lainan vakuuksien vapauttaminen.

*Vakuuksien vapauttaminen ja lainan pääomittaminen (muuntamalla velka osakkeiksi)*

(7) Tšekin hallitus hyväksyi 3 päivänä toukokuuta 2010 päätöksen nro 333 ČSA:n rakenneuudistussuunnitelmasta, jäljempänä 'pätös nro 333', jossa se antoi kauppa- ja

teollisuusministeriön<sup>(2)</sup> tehtäväksi vapauttaa tietyt lainan vakuutena olleet kiinnitykset ennen ČSA:n enimmäispääoman korottamista. Tämä päätös muodosti oikeusperustan lainan pääomitukselle, joka toteutettiin 30 päivänä kesäkuuta 2010.

## 2.2 TUENSAAJA

(8) ČSA on ollut Tšekin kansallinen lentoyhtiö vuodesta 1923. Vuonna 2009 ČSA kuljetti 37 prosenttia Prahasta lähtevistä ja Prahaan saapuvista matkustajista. ČSA on valtio-omisteinen yhtiö. Tšekin valtio omistaa valtiovarainministeriön kautta 95,69 prosenttia sen osakkeista. Vähemmistöosakkaat ovat Česká pojišťovna a.s. (2,26 %), Prahain kaupunki (1,53 %) ja Bratislavan kaupunki (0,51 %). ČSA on SkyTeam-allianssin jäsen, ja se tarjoaa säännöllisiä lentoliikennepalveluja 104 kohteeseen 44 maassa. Vuonna 2009 ČSA kuljetti 4,7 miljoonaa matkustajaa ja tuotti 14,9 miljardin Tšekin korunan (596 miljoonan euron) tulot.

(9) Taulukosta 1 käy ilmi ČSA:n taloudellisten tietojen kehitys vuodesta 2006 vuoden 2011 ensimmäiselle puolivuotiskaudelle.ts

Taulukko 1

### ČSA:n taloudelliset indikaattorit (Tšekin kirjanpitostandardien mukaisesti)

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

Taulukko 2

### Keskeisten indikaattoreiden kehitys vuonna 2009 (Tšekin kirjanpitostandardien mukaisesti)

Tuhatta CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Tappio	[- 1 320 000 – - 1 190 000]	[- 1 840 000 – - 1 660 000]	[- 2 625 000 – - 2 365 000]
Liikevaihto	[4 385 000 – 4 820 000]	[9 265 000 – 10 235 000]	[14 300 000 – 15 830 000]
Velka	[5 685 000 – 6 285 000]	[5 550 000 – 6 065 000]	[6 290 000 – 6 960 000]
Omaisuserien nettoarvo	[8 340 000 – 9 255 000]	[8 990 000 – 9 920 000]	[8 470 000 – 9 390 000]

<sup>(1)</sup> EUVL C 16, 22.1.2009, s. 1.

<sup>(2)</sup> Saatavat, jotka Osinekillä oli ČSA:lta Osinekin lainasopimuksen perusteella, siirrettiin kauppa- ja teollisuusministeriölle syyskuussa 2009. Tämä järjestely mahdollisti Osinekin likvidaation.

- (10) Taulukon luvuista käy ilmi, että tietyistä kielteisistä kehityksestä huolimatta ČSA:n liiketoiminta oli voitollista vuosina 2007 ja 2008. Liiketoiminnan tulos heikkeni kuitenkin tuntuvasti vuonna 2009 taluskriisin vuoksi. Yrityksen liikevaihto supistui hieman tarkastelujakson aikana ja kassavirta väheni merkittävästi. Pitkä- ja lyhytaikaisten velkojen ja pankkiluottojen summana laskettu velkataso oli kaiken kaikkiaan vakaa. Omaisuuden arvo laski selvästi vuonna 2009.
- (11) Taulukosta 2 käy ilmi kehitys neljännesvuosittain vuonna 2009. Voidaan nähdä, että yrityksen tappiot kasvoivat tuntuvasti varsinkin kesä- ja syyskuun välillä, nimittäin [705–785] miljoonaa Tšekin korunaa, kun tappioiden kasvu oli maalisen ja kesäkuun välisenä aikana ollut [470–520] miljoonaa Tšekin korunaa. Liikevaihdon muutos oli [4,88–5,42] miljardia Tšekin korunaa maalisen ja kesäkuun välisenä aikana ja [5,04–5,59] miljardia Tšekin korunaa kesä- ja syyskuun välisenä aikana. Muutos ei merkittävästi vaihtelee, joten siitä ei voida päätellä tilanteen erityisesti heikentyneen ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Yrityksen velka väheni maalisen ja kesäkuun välisenä aikana ja kasvoi kesä- ja syyskuun välisenä aikana [0,89–1,05] miljardia Tšekin korunaa. ČSA:n omaisuuden kokonaisarvo nousi ensimmäisen tarkastelujakson (maalisen-kesäkuun) aikana, mutta pieneni kesä-syyskuussa [75–85] miljoonaa Tšekin korunaa.
- (12) Tšekin viranomaiset toteavat, että vaikka ČSA:n taloudellinen tilanne heikkeni maailmanlaajuisen taloustaantumisen vuoksi jo vuoden 2008 loppupuolella, yrityksellä oli aihetta odottaa merkittävästi parempia tuloksia vuoden 2009 kesäkaudella, jolloin lentoyhtiöiden tulot ovat suurimmillaan. Perustuen tähän ennusteeseen, jota edellisvuosina saadut kokemukset tukivat, ČSA ennakoivat voivansa luoda riittäviä varantoja kassavirran vakauttamiseksi ja lisätappioiden välttämiseksi.
- (13) Vuoden 2009 ensimmäisen puolivuotiskauden tulokset, jotka yrityksen johto sai elokuun 2009 puolivälissä, osoittivat kuitenkin keskittuotun laskeneen tuntuvasti kesäkuussa. Alkoi olla selvää, ettei yritys kykenisi enää jatkamaan toimintaansa ilman välittömiä kustannusleikkauksia ja ulkoisista lähteistä tulevaa rahoitustukea. Yrityksen hallitus perusti työryhmän valmistelemaan yrityksen rakenneuudistus suunnitelmaa. Vuoden 2009 elokuussa ČSA:n johto hyväksyi toimenpiteitä rakenneuudistusprosessin käynnistämiseksi, ja yrityksen painopiste siirtyi päivittäisestä operatiivisesta toiminnasta liiketoimintamallin kokonaisvaltaiseen rakenneuudistukseen.
- (14) Tšekin viranomaiset katsovat, että edellä kuvatun kehityksen vuoksi ČSA:ta voidaan elokuusta 2009 lähtien pitää sellaisena vaikeuksissa olevana yrityksenä, jollaista tarkoitetaan vuonna 2004 annetuissa yhteisön suuntaviivoissa valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi<sup>(1)</sup>, jäljempänä 'pelastamista ja rakenneuudistusta koskevat suuntaviivat'.
- Český Aeroholding*
- (15) Rakenneuudistusprosessin jälkeen Tšekki aikoo löytää ČSA:lle strategisen kumppanin. Tämänhetkisen aikataulun mukaan strateginen sijoittaja tulee mukaan ČSA:han viimeistään marraskuussa 2013. Kaavaillun yksityistämisen valmistelemiseksi Tšekin hallitus päätti luoda uuden yritys rakenteen Český Aeroholding a.s:n, jäljempänä 'ČAH', alaisuuteen.
- (16) ČAH käsittää tällä hetkellä seuraavat yritykset: ČSA, Prahan lentoasema Letiště Praha a.s. (jäljempänä 'Prahan lentoasemayhtiö') sekä ČSA:n entiset tytäryritykset Czech Airlines Handling a.s., HOLIDAYS Czech Airlines a.s. (jäljempänä 'HCA'), Czech Airlines Technics a.s. ja ČSA Services s.r.o (ks. kuva 1). ČAH:n tavoitteena on toteuttaa holdingyhtiön ryhmitettyjen yritysten rakenneuudistus, helpottaa kaupallisen rahoituksen saantia niihin ja valmistella ne myöhempää yksityistämistä varten.
- (17) Czech Airlines Handling a.s. tarjoaa ilma-alusten ja matkustajien huolintapalveluja, ilma-alusten ja rakennusten siivouspalveluja sekä maakuljetuspalveluja ČSA:lle ja muille lentoyhtiöille, jotka liikennöivät säännöllisesti Prahaan ja Prahasta. Czech Airlines Handling a.s. on ainoa ilma-alusten siivouspalveluja tarjoava yritys Prahan Ruzynen lentoasemalla. Maahuolinnassa Czech Airlines Handling kilpailee Prahan Ruzynen lentoasemalla Prahan lentoasemayhtiön ja muiden maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten, kuten Menzies Aviationin, kanssa.
- (18) HCA harjoittaa tilauslentoja. Näillä markkinoilla se kilpailee Travel Service a.s. -yrityksen ja muiden pienempien Prahan Ruzynen lentoasemalla toimivien tilauslentoyhtiöiden kanssa, joita ovat Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air sekä muutamat muut yritykset, joilla on pieni markkinaosuus Prahan Ruzynen lentoasemalla.
- (19) Czech Airlines Technics a.s. suorittaa kaikkien Boeing B737- ja Airbus A320 -tyypin ilma-alusten kevyttä ja raskasta huoltoa. Se tekee myös ATR 42/72 -tyypin ilma-alusten kattavia tarkastuksia, ja sillä on lupa tehdä Airbus 310 -tyypin ilma-alusten tarkastuksia. Tämä tytäryhtiö palvelee pääasiallisesti ČSA:ta. Se saa kuitenkin [17,5–19,5] prosenttia tuloistaan kolmansilta lentoyhtiöiltä, joita ovat esimerkiksi Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines ja Aerosvit.
- (20) Czech Airlines Services s.r.o. ylläpitää puhelinpalvelukeskusta ja henkilöstöpalveluja, ja [88–98] prosenttia sen palveluista käyttää ČSA.

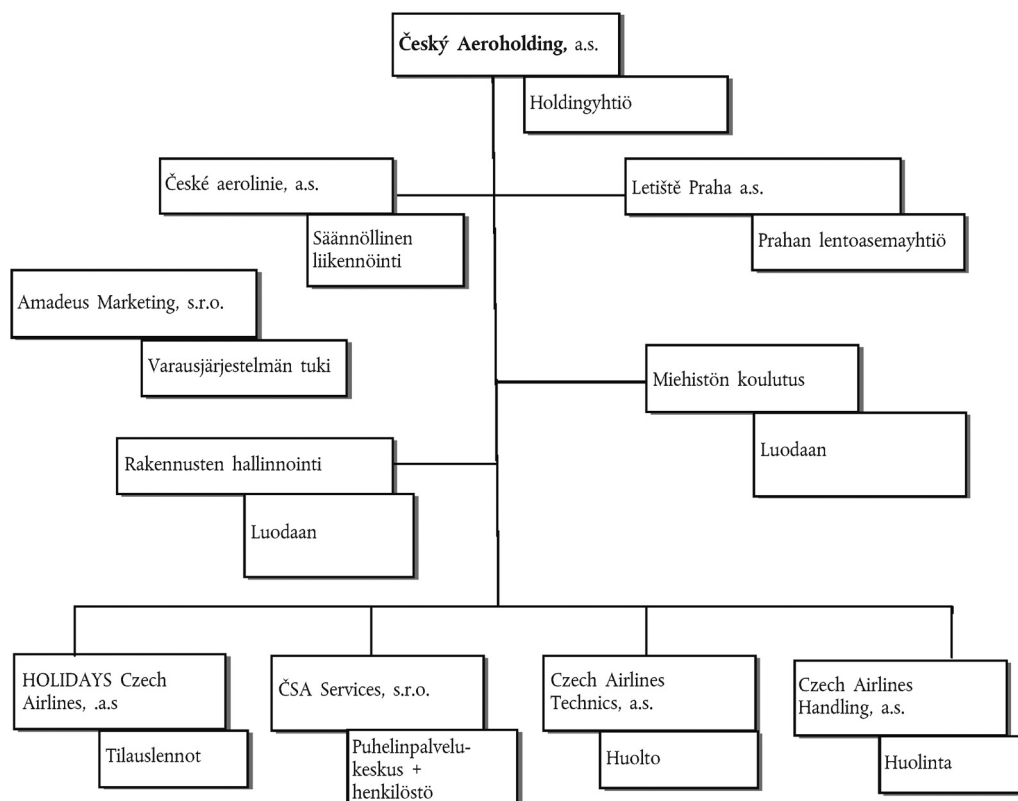
(<sup>1</sup>) EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2. Suuntaviivojen voimassaoloa jatkettiin vuonna 2009 (EUVL C 156, 9.7.2009, s. 3).

(21) Rakennemuutostusprosessin alussa ČSA:lla oli enemmistöosuus myös seuraavista yrityksistä:

- Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (omistusosuus 65 %), joka ylläpitää GDS-varausjärjestelmäänsä Amadeusta Tšekissä ja Slovakiassa,
- Slovak Air Service s.r.o. (100 %) ja
- ClickforSky (100 %).

Kuva 1

Český Aeroholding, a.s. -yrityksen rakenne



(22) Tšekin kilpailuviranomainen hyväksyi ČAH:n perustamisen 25 päivänä lokakuuta 2011 tietyin ehdoin, jotka koskevat ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön fuusiosta kilpailulle syntyvää mahdollista uhkaa, mihin ovat synnä fuusioituvien yritysten toimintojen horisontaaliset ja vertikaaliset päällekkäisyydet (erityisesti maahuolinnan alalla).

(23) Ehdot ovat luonteeltaan sekä toiminnallisia että rakenteellisia, ja ne velvoittavat ČAH:n huolehtimaan siitä, että kaikilla asianomaisilla osapuolilla on avoin, syrjimätön ja tasapuolinen pääsy lentoasemainfrastruktuuriin Prahan Ruzynén lentoasemalla kohtuullisin kaupallisin ehdoin. Sitoumukset koskevat erityisesti Prahan Ruzynén lentoaseman ylläpitäjän erottamista muista ČAH:n puitteissa harjoitettavista toiminnoista, kaupallisesti arkaluonteisten tietojen vaihtoa ČAH:hon kuuluvien toimijoiden kesken,

lähtö- ja saapumisaikojen jakamista Prahan Ruzynén lentoasemalla, Prahan Ruzynén lentoaseman maahuolintatoimintojen myyntiä riippumattomalle tarjoajalle sekä ČAH:hon kuuluvien toimijoiden tarjoamien palvelujen tasapuolista saantia kaikille markkinoimijoille, jotka ovat kiinnostuneita tarjoamaan maahuolintapalveluja ja/tai korjaus- ja huoltopalveluja Prahan Ruzynén lentoasemalla <sup>(1)</sup>.

2.3 RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMA

(24) Tšekin viranomaiset ilmoittivat komissiolle toukokuussa 2010 rakennemuutostussuunnitelmasta, jota päivitettiin myöhemmin lisätiedoilla. Rakennemuutostussuunnitelman

<sup>(1)</sup> Tšekin kilpailuviranomaisen päätös S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

- perustana olevat toimenpiteet koskevat ČSA:n liiketoiminnan pääkohdetta eli säännöllistä matkustajalentoliikennettä. Yrityksen muut toiminnot on tarkoitus joko myydä tai ulkoistaa holdingyhtiön rakenteeseen.
- (25) ČSA:n ongelmat juontavat juurensa reittiverkon liiallisesta laajentamisesta vuosina 2004–2006 ja halpalentoyhtiöiden tulosta Prahan Ruzynén lentoasemalle. Lisäksi yritys oli kärsinyt jo pitkään vanhan vakiintuneen yrityksen alhaisesta tehokkuudesta, kun maailmanlaajuinen talous-taantuma iski siihen vähentäen asiakaskysyntää ja nostaten polttoaineiden hintoja.
- (26) Rakennuudistussuunnitelman 3 päivänä tammikuuta 2012 päivitetyn version tarkoituksena on palauttaa ČSA:n pitkän aikavälin elinkelpoisuus vuoteen 2014 mennessä. Rakennuudistus kestää elokuusta 2009 kesäkuuhun 2014 (yhteensä viisi vuotta).
- (27) Tšekin viranomaiset päivittivät oletuksensa elinkelpoisuuden saavuttamisesta lentoliikennealan viimeisimmän kehityksen perusteella ja esittivät uudet skenaariot perustilanteesta, suotuisimmasta tilanteesta ja epäsuotuisimmasta tilanteesta. ČSA pitää jäljempänä mainittuja arvioita varovaisena perustana tulevalle kehitykselleen. Arvioissa ei oteta huomioon ennakoitua yksityisen sijoittajan mukaantuloa, jolla olisi todennäköisesti myönteinen vaikutus ČSA:n tulokseen ja pitkän aikavälin elinkelpoisuuteen.
- (28) Tärkeimmät ČSA:n tulokseen vaikuttavat ulkoiset tekijät ovat seuraavat: i) polttoaineen hinnan nousu (lähes 40 prosentin nousu verrattuna menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitettyihin skenaarioihin), ii) merkittävästi alhaisempi kysyntä, iii) tiukentunut kilpailu ja iv) lippumyyntitulojen väheneminen.
- (29) Perusskenaario perustuu siihen oletamaan, että markkinat kehittyvät Tšekin keskuspankin ja Kansainvälisen valuuttarahaston makrotaloudellisten ennusteiden mukaisesti. Halpalentoyhtiöiden markkinoilletuloa pidetään merkittävimpana ČSA:n markkinaosuuteen vaikuttavana tekijänä.
- (30) Ulkoisia tekijöitä ovat
- polttoaineen markkinahinta 1 000 USD/mt,
- valuuttakurssit: 17,0 CZK/USD, 24,5 CZK/EUR,
- tuotto [2–2,2], istumapaikkojen kuormitusaste [66–73] %.
- (31) Sisäisiä tekijöitä ovat
- ilma-alusten omistuksen ja huoltokustannusten uudelleenorganisointi
- matkustajakustannusten lisäparannukset (varausjärjestelmän ja cateringpalvelujen kustannusten alentaminen)
- miehistön tuottavuuden parantaminen Airbus-kalustossa
- miehistökustannusten optimointi aluelentokalustossa (ATR) ja sen käytön lisääminen
- A 320- ja B 737-kaluston käytön osittainen tihentäminen (istumapaikkojen määrän lisääminen)
- polttoaineen keskikulutuksen alentaminen kaluston uudistamisen yhteydessä
- tuotonthallinnan optimointi – tuoton nostaminen [0,95–1] %
- päästöoikeuksien hankinnan kielteinen vaikutus keskimääräiseen matkustajatuottoon
- vuoden 2012 kesäkaudesta alkaen toimintaa jatketaan seuraavalla kalustolla: ATR (7 ilma-alusta), Airbus (15 ilma-alusta) ja Boeing (5 ilma-alusta).
- (32) ČSA ennakoi sijoitetun pääoman tuoton kehittyvän rakennuudistuksen ansiosta seuraavasti:

Taulukko 3

## Ennakoitu sijoitetun pääoman tuotto

Sijoitetun pääoman tuotto	2011	2012	2013	2014	2015
Perusskenaario	– 23,6 %	[– 2,5 – – 3] %	[0,9 – 1,1] %	[1,7 – 1,85] %	[2,1 – 2,4] %
Suotuisin skenaario	– 23,6 %	[– 0,95 – – 1,1] %	[3,6 – 3,9] %	[4,8 – 5,2] %	[4,8 – 5,2] %
Epäsuotuisin skenaario	– 23,6 %	[– 13,5 – – 12,1] %	[– 9,5 – – 8,9] %	[0,7 – 0,75] %	[0,98 – 1,1] %

- (33) Tšekin viranomaiset pitävät perusskenaariota realistisena ennusteena ja katsovat, että sijoitetun pääoman tuoton nostamista vuoden 2014 loppuun mennessä [1,7–1,85] prosenttiin olisi pidettävä hyväksyttävänä.
- (34) Suotuisimmassa skenaariossa oletetaan, että polttoaineen hinta alenee 1–2 prosenttia (vuosina 2012–2013) ja 3 prosenttia (vuosina 2014–2015); lisäksi se lähtee siitä, että rakenneuudistustoimenpiteet toteutetaan ennakoitua nopeammissa tahdissa ja että kysyntä kasvaa nopeammin kuin perusskenaariossa. Epäsuotuisin skenaario perustuu sen sijaan polttoaineen hinnan nousuun (3–5 % vuosina 2012–2013) verrattuna perusskenaarioon; lisäksi siihen lasketaan mukaan viivästykset suunniteltujen rakenneuudistusten toteuttamisessa ja pienemmät tuotot tuotonhallinnon optimoinnista (täysimääräinen toteutus vasta vuonna 2014).
- (35) Suunnitelmassa ennakoitaan, että toiminta voidaan palauttaa voitolliseksi jo vuodesta 2013 lähtien. Perusskenaariota mukaan ČSA:n nettovoitto verojen jälkeen on [95–112] miljoonaa Tšekin korunaa ([3,8–4,3] miljoonaa euroa) vuonna 2014 ja sijoitetun pääoman tuotto on [1,7–1,85] prosenttia vuonna 2014 ja [2,1–2,4] prosenttia vuonna 2015.

Taulukko 4

## Voitto ja tappio vuosina 2008–2014 (milj. CZK) (Tšekin kirjanpitostandardien mukaisesti)

Tilivuosi	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012 (f)	2013 (f)	2014 (f)
Tulot	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900 – 13 100]	[12 900 – 13 100]	[12 900 – 13 100]
Voitto/tappio ennen veroja	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68 – 75]	[85 – 110]

Näiden tulosten saavuttamiseksi ČSA ehdottaa seuraavia keskeisiä toimenpiteitä:

- (36) *Reittiverkon optimointi ja lentokaluston oikea mitoitus:* Rakenneuudistusprosessinsa alussa ČSA lensi 67 kohteeseen. Tätä verkkoa karsitaan [18–20] prosenttia, ja ČSA keskittyy nyt pelkästään markkinoille, joilla se voi toimia lyhyen ja keskipitkän matkan kalustollaan. New Yorkin ja Kanadan lennot lopetettiin jo vuonna 2009. Tuloina per henkilökilometri mitattu matkustajien kuljetus vähennee ennusteiden mukaan [22,5–25,5] prosenttia vuoteen 2009 verrattuna, kun taas tulot tarjottuja istuinkilometrejä (jäljempänä 'ASK') kohti kasvavat [3,8–4,4] prosenttia. Poistettuihin reitteihin sisältyy sekä voitollisia että tappiollisia reittejä.
- (37) Lentokalustoa on määrä pienentää yli 50 prosenttia vähentämällä ilma-alusten määrää 20–23:een rakenneuudistusta edeltäneistä 49:stä. Lentojen kokonaismäärä vähennee [36–40] prosenttia ja ASK [21–24] prosenttia. Tämän vuoksi istumapaikkojen kuormitusasteen pitäisi nousta niin, että se on perusskenaariossa [66–73] prosenttia.
- (38) Lentokaluston rakennetta on määrä yksinkertaistaa ja uudenaikaistaa korvaamalla vähitellen vanhemmat ilma-alustyytit (Boeing B737-400 ja B737-500) yksinomaan Airbus-aluksilla. ČSA:n lentokaluston uudenaikaistaminen lisää yrityksen kilpailukykyä, kun se saa käyttöönsä uudenlaisempia ja luotettavampia ilma-aluksia, jotka lisäävät matkustajamukavuutta. Tämän toimenpiteen edut näkyvät myös lentokaluston toimintakustannusten alenemisenä sekä kaluston yhtenäistämisen ja liikennöintikapasiteetin optimoinnista koituvina säästöinä.
- (39) *Myyntituloihin liittyvät aloitteet:* ČSA otti käyttöön uuden tuotonhallintajärjestelmän lippujen hinnoittelun ja saatavuuden optimoimiseksi. Tavoitteena on nostaa tuottoa/ASK [3–3,5] prosenttia vuonna 2011. Myyntitulojen ennakoitaan nousevan myös ČSA:n oman internet-sivuston ansiosta. Vuoteen 2012 mennessä [20–22] prosenttia lipuista myydään internetin kautta, kun vuonna 2009 vastaava osuus oli [7–8] prosenttia. Myyntitulojen odotetaan nousevan myös lentoihin liittyvien omien tuotteiden myynnistä (kuten toisesta matkatavarasta perittävät maksut, ylempään luokan paikkojen tilausmaksut ja lennoilla harjoitettava myynti) sekä kolmansien osapuolen tuotteiden myynnistä (kuten hotellivaraukset, ajoneuvojen vuokraus ja matkavakuutukset). Myyntituloihin liittyvistä toimenpiteistä ennakoitaan saatavan vuoden 2012 loppuun mennessä [500–560] miljoonan Tšekin korunan tuotto.
- (40) *Kustannusten alentamiseen liittyvät aloitteet:* Vuonna 2009 ČSA työllisti suoraan 3 200 henkilöä ja tytäryhtiöidensä välityksellä yli 1 600 henkilöä. Rakenneuudistuksen aikana ČSA työllistää suoraan 1 730 ja tytäryhtiöidensä välityksellä 1 974 henkilöä, mikä merkitsee yli 1 000 työpaikan vähennystä vuoden 2012 puoliväliin mennessä. ČSA vähensi lentäjien ja lentohenkilökunnan määrää lakisääteeseen minimiin. Se vähensi myös cateringpalvelujen kustannuksia turistiluokassa, lennoilla tarjottavan viihteen kustannuksia, satunnaiskustannuksia ja polttoaineen kulutusta. Lisäksi on määrä vähentää vuokraukseen, tietotekniikkaan ja televiestintään liittyviä kustannuksia. Kustannusten alentaminen koskee myös ulkomailla ja Tšekissä toimivien myyntiedustustojen työntekijöitä, joiden määrää on tarkoitus vähentää. Kustannusten alentamiseen tähtäävillä aloitteilla odotetaan säästettävän [275–310] miljoonaa Tšekin korunaa ja saatavan vuoden 2012 loppuun mennessä aikaan yhteensä [650–725] miljoonan Tšekin korunan suuruiset tulot. Matkustajakohdattaisiin myyntikulujakin alennettiin jo [14,5–16,5] prosenttia vuonna 2010.

- (41) *Organisaatiomuutokset*: Tšekki on aikaisemmin yrittänyt yksityistää ČSA:ta kahdesti <sup>(1)</sup>, mutta molemmat yritykset epäonnistuivat. Tšekin viranomaiset katsovat, että ČAH:n luominen on tehokas keino myydä ČSA ja sen tytäryhtiöt uudelle yksityiselle sijoittajalle. Ensi vaiheessa vuonna 2010 sivutoiminnot, joista ČSA aikaisemmin huolehti, siirrettiin sen tytäryhtiölle. ČSA pystyi näin keskittymään pääliiketoimintaansa. Toisessa vaiheessa nämä tytäryhtiöt myytiin ČAH:lle markkinaehdoin. Lopuksi sekä ČSA että Prahan lentoasemayhtiö liitetään osaksi ČAH:ta.
- (42) Tämän rakenteen on määrä lisätä yrityksen houkuttelevuutta potentiaalisten sijoittajien näkökulmasta sekä myös varmistaa kilpailukykyiset palvelujen hinnat ryhmittymän sisällä ja stimuloida voiton luomista kaikissa tytäryhtiöissä ja niiden suuntautumista kohti ulkoisia asiakkaita.
- (43) *Toissijaisten omaisuuserien myynti*: Sen lisäksi, että ČSA:n tytäryhtiöt myytiin ČAH-holdingyhtiölle, ČSA on rakennuudistuksensa aikana myynyt suuren määrän muita omaisuuseriä (ks. taulukko 5). Kaikki nämä omaisuuserät myytiin joko avoimessa, läpinäkyvässä ja syrjimättömässä tarjousmenettelyssä tai riippumattomien asiantuntija-arvioiden pohjalta.

Taulukko 5

**ČSA:n omaisuuserien myynti rakennuudistusprosessin aikana**

	milj. CZK
Verottoman myynnin toimintojen myynti Aelia Czech Republic s.r.o:lle	[760–840]
Heathrow'n lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen myynti British Airwaysille	[450–530]
Ilma-alusten myynti eri lentoyhtiöille	[1 950–2 200]
Slovak Air Services s.r.o. -yrityksen myynti Skyport a.s.:lle	[17,5–19,5]
Maaomaisuuden ja rakennusten myynti Prahan lentoasemayhtiölle	[1 620–1 850]
Tytäryhtiöiden myynti Český Aeroholding a.s.:lle	[2 350–2 600]
Yhteensä	[7 150–8 025]

**2.4 VALTIONTUKI JA RAKENNEUUDISTUSKUSTANNUSTEN RAHOITTAMINEN**

- (44) Rakennuudistuksen kokonaiskustannuksiin eli [8,9–10,5] miljardiin Tšekin korunaan ([360–410] miljoonaa euroa), joihin kuuluvat erityisesti lentokaluston

oikeasta mitoituksesta ja erorahoista aiheutuvat kustannukset, Tšekki tarjosi valtiontukea korottamalla tuensaajan enimmäispääomaa 2,5 miljardilla Tšekin korunalla pääomittamisen muodossa ([23–26] % rakennuudistuksen kustannuksista) 30 päivänä kesäkuuta 2010 tehdyn päätöksen nro 333 mukaisesti.

- (45) ČSA esittää jäljellä olevan määrän eli oman rahoitusosuutensa ([74–77] %) rahoittamista omaisuuden myynnillä taulukon 5 mukaisesti.
- (46) Helmikuussa 2010 ČSA myi verottoman myynnin toimintonsa [760–840] miljoonalla Tšekin korunalla Aelia Czech Republic s.r.o:lle. Toiminnot myytiin kaksivaiheisessa tarjousmenettelyssä, jonka järjesti UniCredit Czech Republic a.s.
- (47) Heinäkuussa 2010 ČSA vaihtoi British Airways Plc:n, jäljempänä 'BA', kanssa kahdet lähtö- ja saapumisaajat Lontoon Heathrow'n lentoasemalla rahallista korvausta vastaan. Lähtö- ja saapumisaikojen vaihtosopimuksen mukaan ČSA ja BA vaihtavat lähtö- ja saapumisaikojaan <sup>(2)</sup> [17–19] miljoonan punnan (n. [450–530] miljoonaa Tšekin koruna) suuruisia korvausta vastaan. Lähtö- ja saapumisaikojen vaihto suoritettiin vuonna 2010, ja BA maksoi korvauksen ČSA:lle kahdessa erässä marraskuussa 2010 ja joulukuussa 2010.
- (48) ČSA on myynyt 15 ilma-alusta seuraavin ehdoin: Vuonna 2010 se myi viisi Boeing B737-400 -alusta BLF Ltd:lle, joka on venäläisen UTair-lentoyhtiön erillisyyhteisö, [54–60] miljoonalla Yhdysvaltain dollarilla ja kaksi Boeing B737-500 -alusta Mauritanian Airlines Internationalille [12,5–15] miljoonalla dollarilla. Vuonna 2011 ČSA myi kolme Boeing B737-500 -alusta Mika Ltd:lle yhteensä [21–25] miljoonan dollarin hintaan. Vuonna 2011 se myi kaksi ATR72-202-alusta Helitt Lineas Aéreas S.A:lle [7,9–8,9] miljoonan dollarin hintaan, kaksi ATR72-200-alusta EUROLOT S.A:lle [7,9–8,9] miljoonan dollarin hintaan ja yhden ATR42-320-aluksen Regourd Aviationille [1,6–1,9] miljoonan dollarin hintaan. Ilma-alusten myynnistä saatu kokonaistuotto oli noin [105–120] miljoonaa dollaria eli [1,950–2,2] miljardia Tšekin koruna <sup>(3)</sup>.

- (49) ČSA myi 30 päivänä syyskuuta 2010 Slovak Air Services s.r.o. -yrityksen, joka tarjosi lentoliikennepalveluja Slovakiassa, [17,5–19,5] miljoonan Tšekin korunan hintaan Skyport a.s. -yritykselle. Ostaja tarjosi korkeimman hinnan avoimessa tarjousmenettelyssä.

<sup>(1)</sup> Vuonna 1992 Air France hankki 19 prosenttia ČSA:n osakkeista, mutta luopui niistä vuonna 1994. Huhtikuussa 2009 käynnistettiin valintamenettely ostajan löytämiseksi valtion omistusosuudelle ČSA:sta, mutta koska Tšekin hallitus ei saanut yhtäkään riittävää tarjousta, se määräsi lokakuussa 2009 finanssiministeriön peruuttamaan valintamenettelyn.

<sup>(2)</sup> Kyse on lähtö- ja saapumisaajoista, jotka oli osoitettu niille kesäkuudella 2011 (27.3.2011–29.10.2011) ja talvikaudella 2010/2011 (31.10.2010–26.3.2011).

<sup>(3)</sup> Luvut on laskenut Tšekki valuuttakurssilla 18,50 CZK / 1 USD (Tšekin keskuspankin antamien tietojen mukaan valuuttakurssin USD-CZK neljännesvuosittainen keskiarvo vaihteli välillä 18,30–20,20 CZK / 1 USD vuonna 2010 ja välillä 16,90–18,78 CZK / 1 USD vuonna 2011).



- (50) ČSA sai valtio-omisteiselle Prahan lentoasemayhtiölle myymästään maaomaisuudesta ja rakennuksista [1,62–1,85] miljardia Tšekin korunaa. Seuraavassa taulukossa 6 esitetään yhteenveto myydyistä omaisuudesta:

Taulukko 6

**ČSA:n maaomaisuuden ja kiinteistöjen myynti Prahan lentoasemayhtiölle**

Tontti/ omaisuuserä	Myynti-sopimus	Tuhatta CZK	Asiantuntija- lausunto
2570/4	2.2.2010	[48 000 – 58 000]	Proscon s.r.o., 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500 – 17 000]	
Pysäköinti tonteilla 2570/4 ja 2570/13	2.2.2010	[65 500 – 74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000 – 19 000]	
Toimisto- rakennus APC	9.12.2009	[554 000 – 625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000 – 17 500]	YBN Consult, 10.5.2010
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]	
Lentokone-halli F	13.5.2010	[700 000 – 800 000]	
<b>Yhteensä:</b>		<b>[1 620 000 –1 850 000]</b>	

- (51) Tšekin hallitus ilmaisi strategisen intressin hankkia ČSA:n lentoasemakiinteistöt. Tšekin viranomaiset perustelevat tätä näiden kiinteistöjen käytöllä. Tšekin viranomaisten mukaan kiinteistöt ovat strategisesti tärkeitä Prahan lentoasemalle, koska sinne on määrä rakentaa uusi kiitorata. Tšekki mainitsi myös, että Prahan lentoasemayhtiö vuokraa toista lentokonehallia (lentokonehalli E) Travel Service a.s. -yritykselle, mikä todistaa sellaisten kiinteistöjen markkinoinnin tuottopotentiaalista, joita ČSA ei enää tarvitse.

- (52) Taulukossa 6 mainitun omaisuuden myyntiä ei toteutettu avoimessa, läpinäkyvässä ja syrjimättömässä tarjouskilpailussa. Tšekin yleisen politiikan ja oikeudellisten vaatimusten mukaisesti valtio-omisteisen yrityksen on kuitenkin

maksettava kaikesta hankkimastaan omaisuudesta käypä markkina-arvo, joka vastaa hintaa, jonka markkinaehtoisesti toimiva yksityinen sijoittaja olisi maksanut. Kyseisen omaisuuden arvo perustuu tuomioistuimen rekisteröimän asiantuntijan tekemään ulkoiseen arviointiin, jossa sovelletaan tunnustettuja normeja.

- (53) Merkittävin osa yrityksen omasta rahoitusosuudesta tulee ČSA:n tytäryhtiöiden myynnistä ČAH-holdingyhtiölle. Myynti tapahtui vuoden 2011 lopussa ja vuoden 2012 alussa, ja se muodostui seuraavien yritysten myynnistä: Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] miljoonaa Tšekin korunaa), ČSA Services s.r.o. ([25–28] miljoonaa Tšekin korunaa), HCA ([500–580] miljoonaa Tšekin korunaa) ja Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] miljardia Tšekin korunaa). Myyntiä ei suoritettu avoimessa, läpinäkyvässä ja syrjimättömässä tarjouskilpailussa; tytäryhtiöiden arvo määritettiin kuitenkin riippumattomien asiantuntijoiden arviointiraporteissa, joiden laatijoina olivat Deloitte Advisory s.r.o. ja PriceWaterhouseCoopers Česká republika s.r.o.

2.5 MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVA PÄÄTÖS

- (54) Komissio aloitti 23 päivänä helmikuuta 2011 muodollisen tutkintamenettelyn. Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio ilmaisi epäilyksiä, jotka liittyivät joihinkin pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen ehtoihin. Komissio ei sulkenut pois sitä mahdollisuutta, että ČSA oli pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys jo ennen vuoden 2009 toista vuosipuoliskoa eli ennen kuin rakenneuudistusprosessi Tšekin viranomaisten mukaan alkoi.
- (55) Komissio ilmaisi myös epäilyksiä liittyen siihen, ovatko ČSA:n vaikeudet liian vakavia, jotta ČAH voisi ratkaista ne. Komissiota kiinnosti myös se, voiko Tšekin lainsäädännön mukaan olla mahdollista, että Prahan lentoasemayhtiö osallistuu rahallisesti ČSA:n ja sen tytäryhtiöiden rakenneuudistusprosessiin. Tšekin viranomaisilta pyydettiin myös kommentteja siitä, toteutettiinko ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön väliset liiketoiminnalliset transaktiot fuusion toteuttamispäivänä markkinaehdoin, mikä poistaisi sen mahdollisuuden, että pelastamiseen tai rakenneuudistukseen myönnettyä valtiontukea siirretään tuensaajalta toiselle yhteisölle ČAH-holdingyhtiön puitteissa.

- (56) Mitä tulee pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen, komissio pyysi kolmansilta osapuolilta kommentteja ulkoisiin seikkoihin liittyvistä lähtökohtaisista oletuksista. Komissio pyysi Tšekkiä myös selvittämään, luovutaanko kaikista rakenteellisista tappiollisista toiminnoista rakenneuudistuksen jälkeen. Komissio myös epäili, voidaanko pitkän aikavälin elinkelpoisuuteen päästä vielä vuoden 2012 lopussa, mihin mennessä rakenneuudistuksen ilmoitettiin päättyvän, ja onko kaavailtu todennäköisin skenaario (joka on samalla "suotuisin skenaario") todellakin realistisin saavutettavissa oleva skenaario. Lisäksi komissio epäili, kykeneekö ČSA rahoittamaan (omista varoistaan tai ulkoisista lähteistä) markkinaehtoisia lainoja ja mahdollisesti markkinaehtoisia takauksia suunnitellulle seitsemän ilma-aluksen ostolle vuosiksi 2013 ja 2014.

(57) Vastasuoritteiden osalta komissio ilmaisi epäilyjä sen suhteen, ovatko ehdotetut toimenpiteet ainoastaan tappiollisten toimintojen lopettamista, joka olisi joka tapauksessa välttämätöntä kaupallisen elinkelpoisuuden saavuttamiseksi. Tällaisia toimenpiteitä ei voitaisi pitää todellisina vastasuoritteina. Komissio totesi samalla, että vain rakenneuudistuksen kuluessa toteutettavat vastasuoritteet voidaan hyväksyä. Toronton ja New Yorkin JFK:n lentojen keskeyttäminen jäisi ehdotetun rakenneuudistuskauden – joka kesti vuoden 2009 toiselta puoliskolta vuoden 2012 loppuun – ulkopuolelle.

(58) Mitä tulee ČSA:n oman rahoitusosuuden suuruuteen, komissio pyysi Tšekkiä selventämään ČAH:n suunniteltua rakennetta. Komissio myös epäili, voidaanko koko ehdotettu oma rahoitusosuus katsoa todelliseksi (liittyen transaktioihin, jotka eivät olleet vielä toteutuneet menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekoajankohtana).

### 3. TŠEKKIN HUOMAUTUKSET

(59) Menettelyn aloittamista koskevaan komission päätökseen antamassaan vastauksessa Tšekki esitti kommentteja ja selvennyksiä kaikista seikoista, jotka komissio oli esittänyt päätöksessään, ja totesi, että ilmoitettu rakenneuudistussuunnitelma täyttää kaikki pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa asetetut ehdot. Lisäksi Tšekki antoi rakenneuudistusprosessia koskevan päivityksen ja ilmoitti, että useita rakenneuudistustoimenpiteitä on jo toteutettu ja että merkittävää edistystä on jo saavutettu.

(60) Liittyen ajankohtaan, jolloin ČSA joutui vaikeuksiin, Tšekki vahvisti, että ČSA oli vaikeuksissa elokuusta 2009 lähtien, koska tällöin sen johto tuli tietoiseksi yrityksen kesäkauden tavallisesti voitolliseen taloudelliseen tulokseen kohdistuneista kielteisistä vaikutuksista. Tšekki ilmoitti myös neljännesvuosittaiset tulokset ja muita tietoja todistukseksi näkemykselleen siitä, että ČSA joutui vaikeuksiin vasta elokuussa 2009.

(61) ČAH:n holdingrakenteen osalta Tšekin viranomaiset selittivät, että ČAH:n tarkoituksena on yritysten ”eriyttäminen”, kaupallisen rahoituksen saannin parantaminen ja valmistelu suunniteltuun yksityistämiseen. Holdingrakenteeseen kuuluvien yritysten suhteita säännellään tavanomaisin ehdoin tehdyllä yleisellä sopimuksella noudattaen lähipiirisuhteisiin sovellettavia Tšekin kauppalain ja tuloverolain säännöksiä.

(62) Mitä tulee mahdottomuuteen ratkaista ČSA:n ongelmia ČAH-ryhmän puitteissa, Tšekki totesi, että kaikki ČAH:n

puitteisiin kuuluvat yritykset ovat valtion valvonnan alaisia, minkä vuoksi mihin tahansa tukeen sovellettaisiin valtioneuvoston sääntöjä. Lisäksi tuen olisi täytettävä Tšekin kauppalain ja verolainsäädännön vaatimukset. Samoin ČSA:n ongelmat syntyivät ennen ČAH-rakenteen muodostamista, joten ne eivät voi olla tulosta ”sattumanvaraisesta kustannustenjaosta nykyisen ČSA-ryhmän puitteissa” vaan ne johtuvat ČSA:n luonteesta.

(63) Mitä tulee Prahan lentoasemayhtiön mahdolliseen osuuteen ČSA:n rakenneuudistuksessa, Tšekki toteaa, ettei Prahan lentoasemayhtiö osallistu ČSA:n rakenneuudistukseen millään tavalla ja että Tšekki ei Prahan lentoasemayhtiön ainoana osakkaana ennakoi tällaista osallistumista myöskään tulevaisuudessa. ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön transaktiot toteutetaan vakioehdoin, jotka Prahan lentoasemayhtiö tarjoaa liiketoimintakumppaneilleen. Vuokrat ja muut rahalliset suoritukset perustuvat sen voimassa olevaan hinnastoon.

(64) Lainsäädännön vaatimusten noudattamista lukuun ottamatta ČAH-holdingrakenteeseen kuuluvilla yrityksillä on liiketoiminnassaan vahva itsehallinto, koska emoyhtiö ČAH ei puutu tytäryhtiöidensä kaupalliseen johtoon. Koska kaikkien ČAH-holdingrakenteeseen kuuluvien yritysten suhteissa noudatetaan yleisiä markkinaperiaatteita lainsäädännön mukaisesti, kuten edellä mainitaan, Tšekki katsoo, ettei ČSA:lle myönnetyn rakenneuudistustuen siirtäminen toiselle yritykselle ČAH:n puitteissa ole mahdollista.

(65) Mitä tulee epäilyihin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisesta, Tšekki esitti tarkistettuja ennusteita ČSA:n tulevan elinkelpoisuuden skenaariosta sekä tarkistettua perusskenaariota. Kysynnän kehityksen uudelleen-tarkastelun ja tulevien öljynhintojen varovaisempien arvioiden jälkeen uudessa perusskenaariossa ennakoitaan hitaampaa kasvuvauhtia. Tappiollisten toimintojen lopettamisesta Tšekki totesi, että kaikki tytäryhtiöt paitsi Czech Airlines Technics a.s. tuottivat voittoa, minkä vuoksi ne voidaan myydä toimivina ja elinkelpoisina yrityksinä. Myös Czech Airlines Technics a.s. myydään ČAH:lle omaisuusseriensä hintaan, jonka on arvioinut riippumaton ulkopuolinen asiantuntija. Rakenneuudistuskauden jälkeen toimitettavien ilma-alusten rahoittamisesta Tšekki toteaa, että rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon ja ennakoidun yksityisen sijoittajan mukaantulon jälkeen yritys kykenee hankkimaan yksityistä rahoitusta tilattuja ilma-aluksia varten.

(66) Vastasuoritteisiin liittyen Tšekki katsoo, että omaisuuden (myös tytäryhtiöiden) myynti, ASK:n supistaminen ja ČSA:n toiminnan vähentäminen Prahan lentoasemalla muodostavat riittävät vastasuoritteet ottaen huomioon, että ČSA on alueellinen lentoyhtiö, jonka lentokalusto

on pieni ja reittiverkosto rajoitettu. Siihen kohdistuu kilpailupaineita suuryritysten ja halpalentoyhtiöiden taholta, minkä vuoksi lisäsuoritteet voisivat haitata ČSA:n kykyä palauttaa elinkelpoisuutensa kohtuullisessa ajassa. Tšekki katsoo, että Toronton ja New Yorkin JFK:n lennot keskeytettiin marraskuussa 2009 eli ilmoitetun rakenneuudistuskauden aikana.

- (67) Tšekki antoi tietoa Komerční bankan myöntämästä [125–140] miljoonan Tšekin korunan yksityisestä lainasta, jota esitetään ČSA:n omaksi rahoitusosuudeksi. Laina muodostuu kehyssovimukseen perustuvasta puiteluotosta. Tätä [480–540] miljoonan Tšekin korunan suuruisia puiteluottoa koskeva kehyssovimus oli tehty jo 31 päivänä maaliskuuta 2009, ja sitä muutettiin kesäkuussa 2009 ja joulukuussa 2009.
- (68) Mitä tulee ČSA:n omaan osuuteen sen rakenneuudistuksesta, Tšekki esitti näytön jo luovutettujen omaisuuserien myynnistä. Lisäksi Tšekki totesi, että ilmoitettua takauksen muodossa myönnettävää valtiontukea ei tarvita, koska ČSA kykeni saamaan yksityistä rahoitusta ilmalukselle, joka hankittiin rahoitusleasingin muodossa [...]lta. Ilma-alus toimitettiin ČSA:lle toukokuussa 2011.

#### 4. ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

- (69) Tutkinnan aikana komissio sai vain yhden perustellun huomautuksen kilpailijalta<sup>(1)</sup> ja yhden huomautuksen paikalliselta kansalaisjärjestöltä<sup>(2)</sup>. Kilpailija on Travel Service a.s. ja Icelandair Group hf (jäljempänä "TS"), joka kilpailee ČSA:n kanssa pääasiassa tilauslentomarkkinoilla. TS katsoo, ettei ČSA:lle myönnettyä tukea voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana, koska se ei täytä pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa vahvistettuja ehtoja.
- (70) ČSA:n pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen liittyen TS esittää kritiikkiä rakenneuudistussuunnitelmasta ja katsoo, ettei se sisällä selkeää liiketoimintamallia<sup>(3)</sup> yritykselle ja että tietyt suotuisimman skenaarion keskeiset oletukset ovat liian optimistisia (polttoaineen hinta, valuuttakurssit ja kapasiteetin käyttö). TS esittää kritiikkiä myös tarjotuista vastasuoritteista siitä syystä,

että ne ovat pelkästään sellaista toiminnoista luopumista, joka on joka tapauksessa välttämätöntä yrityksen henkiinjäämiselle. TS katsoo myös, että omaksi rahoitusosuudeksi väitetty omaisuuden myynti toteutettiin ja varat käytettiin ennen rakenneuudistusprosessin käynnistämistä, minkä vuoksi sitä ei voida pitää aitona osuutena rakenneuudistuksen kustannuksista.

- (71) TS katsoo lisäksi, että ČSA on saamansa valtiontuen turvin voinut laajentaa liiketoimintaansa ja tytäryhtiöidensä liiketoimintaa. TS:n mukaan ČSA on voinut i) laajentaa tilauslentotoimintaansa, vaikka ČSA aikoi lopettaa sen, koska se oli aiemmin tappiollista, ja ii) uudistaa lentokalustoaan, mikä antaa ČSA:lle kilpailuedun, jota siihen verrattavassa asemassa olevat kilpailijat tuskin pystyisivät saamaan talouskriisin aikana.
- (72) TS katsoo, että ČSA on käyttänyt saamaansa valtiontukea tytäryhtiönsä HCA:n tilauslentotoiminnan laajentamiseen, sillä HCA pystyy tarjoamaan lentoja 20 prosenttia tavanomaisia markkinahintoja alempaan hintaan<sup>(4)</sup>. TS väittää myös, että ČSA korotti toukokuussa 2010 HCA:n enimmäispääomaa 162 miljoonalla Tšekin korunalla.
- (73) Toinen etu, jonka TS väittää ČSA:n saaneen, on mahdollisuus liikennöidä Prahan ja Tel Avivin välistä reittiä. TS katsoo, että Tšekin viranomaiset ilmeisesti neuvottelivat tämän mahdollisuuden yksinomaan ČSA:lle ja näin tehdessään kiersivät lainsäädäntöä ja tarjosivat ČSA:lle edun sen kilpailijoihin nähden.
- (74) TS katsoo myös, että jo ennen ČAH:n luomista Prahan lentoasemayhtiö ja ČSA tosiasiallisesti yhdistivät toimintansa, koska nämä kaksi yritystä saivat yhteisen johdon. TS katsoo, että ČSA:n pääjohtaja on saanut palkkaa Prahan lentoasemayhtiöltä ja että ČSA:lle tarjotuissa tietotekniikkapalveluissa on harjoitettu ristiintukemista.
- (75) Lisäksi Prahan lentoasemayhtiö osti myöhemmin lentoyhtiöltä omaisuutta (rakennuksia ja tontteja), jota se ei TS:n mukaan tarvinnut ja jonka se vuokrasi takaisin lentoyhtiölle. Tällaiset etuoikeutetut suhteet Prahan lentoasemayhtiön ja ČSA:n välillä johtivat etuuskohteluun muun muassa lentoasemapalvelujen hintasyrjinnän tai kaupallisesti arkaluonteisten tietojen saannin muodossa. TS katsoo myös, että ČAH:n perustamisella on kielteinen vaikutus kilpailuun lentoaseman ja päälentoyhtiön vertikaalisen integraation takia. TS:n mukaan ČAH:n luomisen pääsyy on mahdollistaa valtiontuen myöntäminen ČSA:lle sitä kautta, että ČAH hankkii ČSA:n tytäryhtiöt.

(1) Tätä huomautusta täydennettiin kahdella myöhemmällä lisäyksellä ja yhdellä valituksella.

(2) Kansalaisjärjestö "Pro Hanspauku" katsoo, että České aerolinie -yritykselle myönnetty tuki palvelee lentoyhtiön keinotekoisista säilyttämisestä asiakkaana Prahan lentoasemalla, joka suunnittelee uuden kiirotoran rakentamista. Kansalaisjärjestö on ensisijaisesti huolissaan ympäristön tilasta ja kyseisen hankkeen yhteiskunnallisista vaikutuksista.

(3) TS katsoo erityisesti, että ČSA tekee vääriä liiketoimintaratkaisuja esimerkiksi avaamalla tappiollisia reittejä (uusi Prahan ja Abu Dhabin välinen reitti syyskuussa 2011).

(4) Arviointi johdanto-osan 171–174 kappaleessa.

## 5. TŠEKKIN VASTAUS ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSIIN

- (76) Tšekki vastasi yksityiskohtaisesti kaikkiin argumentteihin, jotka asianomaiset esittivät huomautuksissaan. Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen liittyen Tšekki korosti, että moniin huomautuksiin on vastattu päivitetyn rakenneuudistussuunnitelman tarkistetuissa oletuksissa <sup>(1)</sup>. Tšekki totesi, että valtiontuen määrä on menettelyn aikana vähentynyt huomattavasti, koska ilma-aluksen hankinnasta valtion takauksella luovuttiin.
- (77) Mitä tulee mahdolliseen valtiontuen käyttöön ČSA:n tilauslentojaoston kilpailuvastaista toimintaa varten, Tšekki totesi, että tilauslennot muodostivat jo valtiontuen myöntämisen ajankohtana säännöllisestä lentoliikenteestä riippumattoman ja erillisen toiminnon. ČSA ei ole koskaan osallistunut HCA:n <sup>(2)</sup> enimmäispääoman rahoittamiseen. HCA:n enimmäispääomaa korotettiin ČSA:n tilauslentoliikenteestä huolehtivan liiketoimintalohkon apporttina. Riippumaton asiantuntija arvioi tämän osan yrityksestä.
- (78) Mitä tulee väitettyyn ČSA:n Tel Avivin reitin liikennöimisestä saamaan etuun, Tšekki selitti, että vaikka TS valittiin (avoimessa tarjouskilpailussa talvikaudesta 2011–2012 alkaen) ainoaksi lentoyhtiöksi, jolla on kymmenen vuoden ajan liikennöintioikeudet tarjota sovittuja palveluja Prahan ja Tel Avivin välisellä reitillä lainsäädännön <sup>(3)</sup> mukaisesti, TS ei saanut takeita siitä, ettei mikään muu lentoyhtiö saisi lupaa liikennöidä tällä reitillä kyseisen ajanjakson aikana. Tšekki toteaa, että Tšekin liikenneministeriön yleisenä politiikkana on, ettei vallitsevia rajoituksia pidetä yllä vaan lentoyhtiöiden mahdollisuuksia päästä markkinoille päinvastoin laajennetaan ja lentoliikennepalvelujen markkinoita vapautetaan.
- (79) Prahan ja Abu Dhabin välisen reitin osalta Tšekki selitti, ettei ČSA liikennöi tätä reittiä yksin vaan yhteistyössä <sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen Tšekki on esittänyt komissiolle kaksi päivitettyä versiota rakenneuudistussuunnitelmasta (15.9.2011 ja 3.1.2012).

<sup>(2)</sup> Ennen rakenneuudistusta HCA tarjosi pelkästään matkatoimistopalveluja, joiden lopettamista ČSA kaavaili rakenneuudistussuunnitelmansa ensimmäisessä versiossa. Päivitetystä rakenneuudistussuunnitelmasta HCA:n matkatoimistopalvelut säilytettiin ja ČSA:n tilauslentoliiketoiminta liitettiin sen osaksi.

<sup>(3)</sup> Siviili-ilmailusta ja elinkeinolupalain 455/1991 muuttamisesta annettu laki 49/1997, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna, sekä Tšekin ja Slovakian liittotasavallan hallituksen ja Israelin valtion hallituksen välinen Jerusalemmissa 24.4.1991 allekirjoitettu lentoliikennesopimus.

<sup>(4)</sup> Code sharing (yhteisten reittitunnusten käyttö) on tavanomainen lentoyhtiöiden välinen yhteistyömuoto, jossa lentoyhtiön liikennöimää lentoa tarjoavat myös muut lentoyhtiöt myyntinsä parantamiseksi. Tämä yhteistyömuoto antaa lentoyhtiöille mahdollisuuden laajentaa tarjoamaansa reittivalikoimaa.

Etihad Airwaysin kanssa. Reitti on suunnattu kauttakulukumatkustajille, joilla on käytössään useita eri Etihad Airwaysin liikennöimiä pitkänmatkan jatkolentoja Abu Dhabista. Tämä yhteistyö lisää ČSA:n myyntimahdollisuuksia ja auttaa sen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista hyvin vähäisin lisäkustannuksin.

- (80) Hallinnollisen rakennuksen APC:n myynti ja takaisinvuokraus on Tšekin mukaan markkinoiden vakiomenettely, jonka myötä myyjä saa likvidejä varoja ja ostaja vakaan tulevan vuokratulolähteen. Lisäksi tonttien myynnillä on strateginen merkitys ottaen huomioon uuden kiitoradan rakentaminen Prahan lentoasemalle. Prahan lentoasemayhtiöllä oli tästä syystä intressi kyseisen omaisuuden hankintaan. Lisäksi Prahan Ruzynén lentoaseman omistusta koskevan lain <sup>(5)</sup> mukaan Prahan Ruzynén lentoasema ja siihen rajoittuvat tai liittyvät maa-alueet voivat olla vain Tšekin valtion omistuksessa tai sellaisen Tšekkiin sijoitautuneiden oikeushenkilöiden omistuksessa, joista valtiolla on sataprosenttinen omistusosuus. Tämä vaatimus rajoittaa soveltuvien ostajien määrän kokonaan valtion omistuksessa oleviin yrityksiin. Prahan lentoasemayhtiö on tällainen yhteisö, minkä lisäksi sillä on strateginen intressi kyseisen maa-alueen hankintaan.
- (81) Tšekki toisti, että ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön liiketoiminnalliset suhteet olivat ja ovat aina olleet sopu-soinnussa kansallisen ja unionin lainsäädännön kanssa (ks. johdanto-osan 61–64 kappale). Mitä tulee ČAH-yhtiöön, Tšekki selitti, että Tšekin hallituksen 24 päivänä marraskuuta 2010 tekemän päätöksen 848 mukaisesti ČAH ei muodosta infrastruktuurin ja lentoyhtiöiden pysyvää vertikaalista integraatiota vaan yksinomaan (ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön välisen) fuusion, jonka kesto ja tehtävä ovat rajoitettuja ja jonka tarkoituksena on myydä ČSA ja sen tytäryhtiöt parhain mahdollisen ehdoin.
- (82) Lopuksi Tšekki totesi ”Pro Hanspaulku” -kansalaisjärjestön esittämistä huomautuksista, ettei kansalaisjärjestö ole näyttänyt toteen oikeutettua etua eikä tällaista etua voida myöskään johtaa esitetystä vastalauseesta, joka koskee uuden kiitoradan rakentamista Prahan lentoasemalle ja jossa väitetään, että tämä kiitorata tulisi pääasiassa ČSA:n käyttöön sen rakenneuudistuksen jälkeen. Tšekin vastaus oli, että ČSA rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti rajoittaa toimintaansa Prahan lentoasemalla, minkä vuoksi kansalaisjärjestön esittämät huomautukset eivät ole perusteltuja.

<sup>(5)</sup> Laki 69/2010 Prahan Ruzynén lentoaseman omistuksesta.

## 6. TUEN ARVIOIMINEN

### 6.1 VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

- (83) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (84) Tuen käsitteeseen kuuluu kaikenlaisen suosiminen, joka rahoitetaan suoraan tai välillisesti valtion varoista joko valtion itsensä tai valtion valtuuttamien laitosten toimesta <sup>(1)</sup>.
- (85) Tässä yhteydessä ilmoitettu pääomitus, joka toteutetaan muuttamalla velka osakkeiksi (Osinekilta saatu laina omaksi pääomaksi), on katsottava valtiontukeksi. Pääomitus tapahtuu valtion varoista ja muodostaa valikoivan edun ČSA:lle parantamalla sen talustilannetta.
- (86) Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan yritykselle myönnettyt tuet vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, jos yritys toimii markkinoilla, joilla kauppa on vapautettu unionin tasolla <sup>(2)</sup>. Jo pelkästään se seikka, että tuki vahvistaa yrityksen kilpailukykyä kilpaileviin yrityksiin verrattuna antamalla kyseiselle taloudellisen edun, jota se ei olisi saanut muutoin harjoittaessaan tavanomaista toimintaansa, on osoitus siitä, että tukeen liittyy riski kilpailun vääristymisestä <sup>(3)</sup>. Kun jäsenvaltio myöntää tuen yritykselle, jäsenvaltion sisäinen liiketoiminta voi tämän johdosta pysyä ennallaan tai lisääntyä sillä seurauksella, että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuudet päästä tuon jäsenvaltion markkinoille vähentyvät <sup>(4)</sup>.
- (87) Tarkasteltavana oleva toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja kilpailuun, koska ČSA on kilpaillut muiden Euroopan unionin lentoyhtiöiden kanssa erityisesti siitä lähtien, kun lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe (jäljempänä 'kolmas paketti') käynnistyi 1 päivänä tammikuuta 1993. Kyseisen toimenpiteen turvin ČSA voi jatkaa toimintaansa tarvitsematta kantaa seurauksia, jotka tavanomaisesti aiheutuisivat sen heikosta taloudellisesta tuloksesta, minkä vuoksi toimenpide vääristää kilpailua.

<sup>(1)</sup> Katso asiassa C-482/99, *Ranska v. komissio ("Stardust Marine")*, 16.5.2002 annettu tuomio, Kok. 2002, s. I-4397.

<sup>(2)</sup> Katso erityisesti unionin tuomioistuimen asiassa 102/87, *Ranska v. Euroopan yhteisöjen komissio*, 13.7.1988 antama tuomio, Kok. 1988, s. 4067.

<sup>(3)</sup> Unionin tuomioistuimen asiassa 730/79, *Philip Morris Holland v. Euroopan yhteisöjen komissio*, 17.9.1980 antama tuomio, Kok. 1980, s. 2671.

<sup>(4)</sup> Katso erityisesti unionin tuomioistuimen asiassa C-66/02, *Italia v. komissio*, 15.12.2005 antama tuomio, Kok. 2005, s. I-10968, 117 kohta, ja yhdistetyissä asioissa C-393/04 ja C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, 15.6.2006 antama tuomio, Kok. 2006, s. I-5332, 35 kohta.

- (88) Ilmoitettu pääomitus, joka toteutetaan muuntamalla velka osakkeiksi, on näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Tsekin viranomaiset eivät kiistä tätä päätelmää.

### 6.2 TUEN SÄÄNTÖJENMUKAISUUS

- (89) SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltio saa toteuttaa ehdottamansa toimenpiteen vasta, kun komissio on tehnyt lopullisen päätöksen toimenpiteen hyväksymisestä. Komissio toteaa, että Tsekin viranomaiset panivat kyseisen tuen eli pääomituksen, jossa Osinekin laina muunnettiin osakkeiksi, täytäntöön 30 päivänä kesäkuuta 2010. Komissio valittaa, ettei Tšekki noudattanut velvoitetta pidättäytyä toimenpiteistä ja rikkoi näin ollen SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista velvoitteitaan.

### 6.3 TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE PELASTAMISTA JA RAKENNEUUDISTUSTA KOSKEVIEN SUUNTAVIIJOJEN MUKAISESTI

- (90) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrätään, että valtiontuki tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen voidaan hyväksyä, jos se ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (91) Komissio katsoo, että tarkasteltavana oleva toimenpide on rakenneuudistustukea, joka on arvioitava pelastamista ja rakenneuudistusta koskevista suuntaviivoissa esitettyjen perusteiden mukaisesti, jotta voidaan todeta, soveltuuko se sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

#### 6.3.1 Tukikelpoisuus

- (92) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 33 kohdan mukaan tukikelpoisuuden perusteena on, että yritys voidaan katsoa suuntaviivojen 9–13 kohdassa tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi.

#### *Vaikeuksissa oleva yritys*

- (93) Komissio katsoo pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 9 kohdan nojalla, että kyse on vaikeuksissa olevasta yrityksestä, mikäli yritys ei pysty omilla taikka omistajilta/osakkailta tai luotonantajilta saaduilla varoilla pysäyttämään tappiollista kehitystä, joka johtaa lähes varmasti yrityksen toiminnan loppumiseen lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen.
- (94) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 10 kohdan a alakohdan mukaan yritys, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, katsotaan vaikeuksissa olevaksi yritykseksi, jos se on menettänyt yli puolet merkitystä pääomastaan ja yli neljännes pääomasta on menetetty viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana.

- (95) Tšekin viranomaiset katsovat, että ČSA, joka on Tšekin lainsäädännön mukainen osakeyhtiö ja niin muotoon pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 10 kohdan a alakohdassa tarkoitettulla tavalla yhtiö, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, joutui vakaviin vaikeuksiin elokuussa 2009, kun finanssikriisi vaikutti vakavasti jopa kesäkauden huippusesonkiin. Operatiivinen kassavirta laski tällöin [- 2,4 – - 2,1] miljoonaa Tšekin korunaan, millä oli dramaattinen vaikutus yrityksen varoihin.
- (96) Elokuussa 2009 yritys täytti pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 10 kohdan a alakohdan ehdot. ČSA:n enimmäispääoma oli kaikkiaan 2 735 miljoonaa Tšekin korunaa. Tšekin kirjanpitostandardien mukaan ČSA:n oma pääoma oli elokuussa 2009 negatiivinen ([- 1 000 – - 900] miljoonaa Tšekin korunaa heinäkuun 2009 lopussa) ja yli neljännes enimmäispääomasta oli menetetty edeltäneiden 12 kuukauden aikana sen jälkeen, kun oma pääoma oli heinäkuussa 2008 ollut [900 – 1 000] miljoonaa Tšekin korunaa. Tästä syystä ČSA käynnisti elokuussa 2009 rakenneuudistusprosessin. Näin ollen yritys oli pelastamista ja rakenneuudistusta koskevista suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys ajankohtana, jolloin rakenneuudistustuki myönnettiin kesäkuussa 2010.

#### *Vastaperustettu yritys*

- (97) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 12 kohdan mukaan vastaperustettu yritys ei voi saada pelastamis- tai rakenneuudistustukea, vaikka sen rahoitusilanne olisi aluksi epävarma. Periaatteessa yritystä pidetään vastaperustettuna ensimmäiset kolme vuotta sen toiminnan aloittamisesta kyseisellä alalla.
- (98) ČSA perustettiin vuonna 1923 eikä sitä näin ollen voida pitää vastaperustettuna yrityksenä.

#### *Yhtymä*

- (99) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 13 kohdan mukaan yhtymään kuuluva tai yhtymän haltuun joutuva yritys voi saada pelastamis- tai rakenneuudistustukea vain silloin, kun voidaan osoittaa, että vaikeudet kohdistuvat ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjakojen sisällä ja että nämä vaikeudet ovat niin vakavia, ettei yhtymä pysty selviytymään niistä itse. Jos vaikeuksissa oleva yritys perustaa tytäryhtiön, vaikeuksissa olevaa yritystä ja sen määräysvallassa olevaa tytäryhtiötä pidetään yhtymänä ja niille voidaan myöntää tukea pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 13 kohdassa esitetyn edellytyksin.
- (100) Kun rakenneuudistustuki myönnettiin vuonna 2010, ČSA muodosti yhtymän muiden lentoliikenteessä ja siihen liittyvillä aloilla toimivien yritysten kanssa<sup>(1)</sup>. Yhtymän

tilinpäätöksestä käy ilmi, että vaikka lentoyhtiö on osa suurempaa yritysyhmää, sen osuus liikevaihdosta oli ylivoimaisesti suurin (94 %), minkä vuoksi yhtymän muiden osien ei ole mahdollista rahoittaa lentoyhtiön rakenneuudistusta. Lisäksi tilinpäätös osoittaa, että lentoyhtiön tappiot ovat sen omia tappioita, joita ei voida kohdistaa mihinkään muuhun osaan yhtymästä.

- (101) Komissio katsoo sen vuoksi, ettei ČSA:n vaikeuksien aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjakojen sisällä vaan ne johtuvat pääasiassa heikoista myyntituloista sen päätoiminta-alalla. Vaikeudet ovat liian vakavia, jotta yritys pystyisi selviytymään niistä itse, etenkin koska voitollisten tytäryhtiöiden positiiviset tulokset ovat liian pieniä kattamaan ČSA:n tappiot sen päätoiminta-alalla.
- (102) Komissio toteaa, että ČAH, joka periaatteessa muodostaa pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitettua yhtymän, perustettiin (vuosien 2011 ja 2012 vaihteessa) rakenneuudistustuen myöntämisen jälkeen, minkä vuoksi sen perustamista voidaan pitää sellaisena rakenneuudistuksen osana, joka ei vaikuta rakenneuudistustuen kelpoisuuteen. Komissio ottaa huomioon, että kaikissa ČAH:n jäsenyritysten välisissä liiketoiminnallisissa suhteissa noudatetaan yleisiä markkinaperiaatteita sovellettavan Tšekin lainsäädännön (?) mukaisesti, minkä vuoksi yhtymän muiden jäsenten osuudet ČSA:n rakenneuudistuksessa eivät ole mahdollisia.

#### **6.3.2 Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen**

- (103) Ensinnäkin pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 35 kohdan mukaan rakenneuudistussuunnitelman, jonka toteuttamisajan on oltava mahdollisimman lyhyt, on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella.
- (104) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 36 kohdan mukaan rakenneuudistussuunnitelmassa on kuvailtava yrityksen vaikeuksiin johtaneet olosuhteet sekä otettava huomioon nykytilanne ja tulevat markkinäkäytännöt suotuisimmassa, epäsuotuisimmassa ja perusskenaariossa.
- (105) Rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä yrityksen muuttamista siten, että se voi rakenneuudistuksen jälkeen vastata itse kaikista kustannuksistaan, omaisuuserien arvont alentuminen ja rahoituskulut mukaan luettuina. Rakenneuudistuksen läpikäyneen yrityksen oman pääoman tuoton on oltava riittävän korkea, jotta se voi kilpailla omin voimin (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 37 kohta).

<sup>(1)</sup> Nämä olivat seuraavat: Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (omistusosuus 65 %), ČSA Services s.r.o. (omistusosuus 100 %), Holidays Czech Airlines a.s. (omistusosuus 100 %), Slovak Air Service s.r.o. (omistusosuus 100 %), Czech Airlines Handling s.r.o. ja Czech Airlines Technics a.s. (omistusosuus 100 %).

<sup>(2)</sup> Lain 513/1991 (kauppalaki) 66 a § ja 196 a § sekä lain 586/1992 (tuuloverolaki) 23 §:n 7 momentti.

- (106) Komissio toteaa, että rakenneuudistussuunnitelmassa, joka esitetään tiivistetysti edellä 2.3 kohdassa, kuvataan olosuhteet, jotka johtivat yrityksen vaikeuksiin. Rakenneuudistussuunnitelmassa otetaan huomioon nykyiset ja tulevat näkymät ČSA:n päämarkkinoilla eli säännöllisen matkustajalentoliikenteen markkinoilla ja siinä esitetään skenaariot mahdollisesta kehityksestä suotuisimpien, epäsuotuisimpien ja perusoletusten pohjalta sekä ČSA:n vahvat ja heikot puolet. Komissio toteaa näin ollen, että rakenneuudistussuunnitelmassa käsitellään kaikkia mahdollisia seikkoja, joita edellytetään pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 36 kohdassa.
- (107) Nykyisessä rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoidaan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista kesäkuuhun 2014 mennessä. Tarkistettu viiden vuoden rakenneuudistusjakso on suhteellisen pitkä. Perusskenaarion mukaan ČSA:n toiminnasta tulee voitollista jo vuonna 2013. Myös suurin osa rakenneuudistustoimenpiteistä on jo toteutettu, kuten yrityksen supistaminen ja oman rahoitusosuuden luominen. Tšekin viranomaiset osoittivat, että rakenneuudistusta varten valittu strategia jaettiin viidelle vuodelle sen jälkeen, kun oli tarkoin arvioitu ČSA:n pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen tarvittava lyhin mahdollinen aika ottaen huomioon mahdolliset tulevat toimintaedellytykset. Komissio toteaa myös, että erityisesti lentoliikenteen alalla ja tämänhetkessä taloustilanteessa on tarpeen vakiinnuttaa operatiivinen suorituskyky ja palvelujen suorituskyky, jotta voidaan varmistaa *pitkän aikavälin* elinkelpoisuus lujaksi perustaksi tulevalle kasvulle eikä siis pelkästään lyhyen aikavälin elpymistä. Tämä vie luonteensa vuoksi useita vuosia. Komissio toteaa, että aikaisemmissa tapauksissa on hyväksytty viiden vuoden pituisia tai tätä pitempiä rakenneuudistusjaksoja<sup>(1)</sup>. Komissio katsoo kaiken kaikkiaan, että viisi vuotta on hyväksyttävä pituus rakenneuudistukselle.
- (108) ČSA:n elpymisen mahdollistamiseksi rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoidaan merkittäviä kustannusleikkauksia erityisesti supistamalla kapasiteettia ja henkilöstöä sekä karsimalla lentokalustoa ja reittiverkkoa. Siinä esitetään myös useita tulopuolen aloitteita.
- (109) Komissio toteaa, että ČSA on tuntuvasti karsinut lentäjien ja muun lentohenkilöstön määrää. Yli 1 000 työpaikkaa on lopetettu. Kustannusten alentamiseen liittyvillä aloitteilla odotetaan saatavan aikaan [390–425] miljoonan Tšekin korunan nettosäästöt vuoden 2012 loppuun mennessä. Matkustajakohtaisia myyntikuluja alennettiin jo [15,5–17] prosenttia vuonna 2010.
- (110) Komissio toteaa, että lentokaluston pienentäminen (30 %) ja reittiverkon karsiminen ([18–20] %) näkyvät tulojen [3,9–4,3] prosentin kasvuna ASK:ta kohti. Tämän myötä
- istumapaikkojen kuormitusaste nousee perusskenaarion mukaan [66–73] prosenttiin. Lentokaluston uudistaminen ja Boeing-alusten korvaaminen Airbus-aluksilla pienentää toiminta- ja huoltokustannuksia, mikä johtaa lentokaluston liiketoiminnallisesti tehokkaampaan käyttöön. Oletusten mukaan reittiverkon ja lentokaluston supistamisesta saadaan vuoden 2012 loppuun mennessä [195–215] miljoonan Tšekin korunan nettosäästöt.
- (111) Komissio toteaa myös, että ČSA on ottanut käyttöön uuden tuotonhallintajärjestelmän, jonka tavoitteena on nostaa ASK-kohtaisia tuloja [3–3,5] prosenttia vuonna 2011. Oletuksena on, että tuotonhallinta yhdessä lentoihin liittyvien omien tuotteiden myynnistä ja kolmansien osapuolten tuotteiden myynnistä saatavien tulojen kanssa synnyttää vuoden 2012 loppuun mennessä [500–560] miljoonan Tšekin korunan tuoton.
- (112) Komissio katsoo käytössään olevien alan tietojen ja muiden lentoyhtiöitä koskeneiden rakenneuudistustapausten perusteella, että nämä aloitteet voivat luoda ČSA:lle edellytykset kustannusten alentamiseen ja lisätuottoihin, jotta sen pitkän aikavälin elinkelpoisuus voidaan palauttaa kesäkuuhun 2014 mennessä.
- (113) Ennakoidut tulokset perustuvat realistisiin oletuksiin erityisesti kasvuvauhdista, inflaatiosta, polttoaineen hinnoista ja Tšekin korunan ja Yhdysvaltain dollarin välisestä vaihtokurssista. Menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen esittämässään huomautuksissa Tšekki kommentoi lähtökohtaisiin oletuksiin liittyneitä komission epäilyjä antamalla selventäviä lisätietoja seuraavasti:
- Alkuperäisen rakenneuudistusjakson pidentämisen lisäksi Tšekki tarkasteli uudelleen elinkelpoisuuden palauttamiseen johtavan kehityksen ennusteita ottamalla perustaksi tarkistetun perusskenaarion ja luopumalla alun perin käyttämästään suotuisimmasta skenaariorista. ČSA pyrkii nyt siihen, että sijoitetun pääoman tuotto on vuoteen 2014 mennessä [1,7–1,85] prosenttia eikä [3–3,5] prosenttia, kuten rakenneuudistussuunnitelman alkuperäisessä versiossa.
  - ČSA:n muutti seitsemän ilma-aluksen toimitusaikataulun vuosista 2013 ja 2014 vuosiksi 2014–2016. ČSA aikoo kustantaa kaikkien seitsemän ilma-aluksen hankinnan markkinaehtoisella lainalla ilman valtiontukea.
  - Tšekki vahvisti, että ČSA lopettaa kaikki tappiolliset toiminnot.
- (114) Komissio panee merkille myönteisenä seikkana, että sisäisiin ja ulkoihin tekijöihin liittyviä alkuperäisiä oletuksia tarkistettiin menettelyn aloittamista koskevan päätöksen jälkeen muun muassa ennakoimalla hitaampaa kysynnän kasvua vuosien 2010 ja 2013 välillä ja korkeampia

<sup>(1)</sup> Katso komission päätökset asioissa *Austrian Airlines* (C 6/09), EUVL L 59, 9.3.2010, s. 1, johdanto-osan 296 kappale (rakenneuudistusjakso 6 vuotta), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, johdanto-osan 217 kappale (rakenneuudistusjakso 5 vuotta) ja *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, johdanto-osan 93 kappale (rakenneuudistusjakso 5 vuotta).

polttoainekustannuksia. Joidenkin keskeisten oletusten tarkistaminen ja mukauttaminen on johtanut taloudellisten näkymien tarkistamiseen siten, että vuodeksi 2013 ennakoitua voittoa on tarkistettu alaspäin [68–75] miljoonaa Tšekin korunaan, kun se alun perin oli [123–135] miljoonaa Tšekin korunaan. Tarkistetut oletukset antavat nyt realistisemmän ja luotettavamman kuvan ČSA:n tulevasta kehityksestä.

- (115) ČSA on myös laatinut skenaarioanalyysin, joka kattaa edellä mainittujen realistisimpien oletusten (perusskenaario) lisäksi suotuisimman ja epäsuotuisimman skenaarion, joiden oletuksia on muutettu eräiden keskeisten tekijöiden perusteella.
- (116) Perusskenaariossa ČSA olettaa, että operatiivisen toiminnan tulos on positiivinen vuodesta 2013 lähtien. Myös epäsuotuisimmassa skenaariossa ČSA:n tulos muuttuisi voitolliseksi vuoteen 2014 mennessä.
- (117) Sijoitetun pääoman tuoton ennakoidaan kuitenkin palautuvan vain matalalle tasolle (n. [1,9–2,2] %) vuoteen 2015 mennessä. Tällainen tuottotaso on varsin matala, mutta se vaikuttaa realistiselta ottaen huomioon, että ČSA:n vertaisryhmässä (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines ja LH) sijoitetun pääoman tuotto vaihteli vuosina 2003–2009 [–1,2 – –1] prosentista [5,4–6,3] prosenttiin. Positiiviseen sijoitetun pääoman tuottoon pääsivät tässä ryhmässä vain Lufthansa ([5,3–6] %), British Airways ([4,9–5,7] %) ja AF-KLM ([2–2,3] %). Toisaalta halpalentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuotto vaihteli vuosina 2004–2007 [5,5–6,5] prosentista [15,5–17] prosenttiin<sup>(1)</sup>.
- (118) ČSA:n tavoitteena oleva sijoitetun pääoman tuotto alittaa näin ollen tason, jolle yltyvät tehokkaimmat halpalentoyhtiöt tai edellä mainitut suuremmat lentoyhtiöt, jotka pystyvät hyödyntämään mittakaavaetuja. ČSA on rakennuudistuksen läpikäyneen lentokalustonsa (20–23 ilma-alusta) myötä pieni alueellinen toimija, jonka pitkän aikavälin kehitys voidaan parhaiten taata yksityisen sijoittajan mukaantulolla.
- (119) Ottaen huomioon, että yrityksen omistajana Tšekki on hyvin selvillä tilanteesta ja puoltaa viivyttämätöntä yksityistämistä, tämä vaatimaton paluu elinkelpoisuuteen näyttää hyväksyttävältä. Lisäksi se, että ČSA on pystynyt saamaan yksityisen rahoitusleasingin uutta ilma-alusta varten sen sijaan, että olisi käytetty alun perin kaavailtua valtion takaamaa pankkiluottoa, kertoo siitä, että markkinat uskovat yrityksen uuden elinkelpoisuuden mahdollisuuteen.
- (120) Lisäksi komissio toteaa myönteisenä seikkana, että ČSA on tähän mennessä edistynyt merkittävästi rakennuudistusprosessissa ja että kaavailtujen toimenpiteiden täytäntöpanolla on jo vuonna 2011 ollut myönteinen vaikutus ČSA:han: vaikka lentoja lopetettiin edellisvuoteen verrattuna [15,5–17] prosenttia, liikennetulot alenivat samaan aikaan vain [8–9] prosenttia. Vuoden 2012 ensimmäisellä neljänneksellä *point to point* -matkustajien määrä nousi [7,9–8,4] prosenttia, millä oli myönteinen vaikutus

RASK-indikaattoriin (tulot tarjottua istuinkilometriä kohden), joka nousi [12,5–14] prosenttia. Vuonna 2011 ČSA myös pystyi supistamaan cateringkustannuksiaan [115–130] miljoonaa Tšekin korunaan ja matkustajakohdaisia yksikkökustannuksia [14,5–16] prosenttia. Kustannusten alentamiseen tähtäävien toimenpiteiden ansiosta GDS-varausjärjestelmän kustannukset alenivat [68–75] miljoonaa Tšekin korunaan vuonna 2010 ja [89–96] miljoonaa Tšekin korunaan vuonna 2011 edellisvuoteen verrattuna.

- (121) ČSA on jo toteuttanut suunnitellun henkilöstösupistuksen ja omaisuuden myynnin sekä siirtänyt sivupalvelut tytäryhtiöille, jotka myytiin sen jälkeen ČAH:lle.
- (122) Ottaen huomioon toteutetut merkittävät rakennuudistustoimenpiteet ja jo saavutettu edistys komissio katsoo, että ČSA kykenee tarkistetun rakennuudistussuunnitelman avulla palauttamaan pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa kohtuullisissa ajoin.

### 6.3.3 Kilpailun kohtuuttoman vääristymisen välttämisen (vastasuoritteet)

- (123) Toiseksi pelastamista ja rakennuudistusta koskevien suuntaviivojen 38 kohdan mukaan on toteutettava vastasuoritteita, jotta kaupankäynnin edellytyksiä haittaavat vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset. Vastasuoritteisiin voi kuulua omaisuuserien myynti, kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistukset ja kyseisille markkinoille pääsyn esteiden vähentäminen (pelastamista ja rakennuudistusta koskevien suuntaviivojen 39 kohta).
- (124) Tässä yhteydessä tappiollisen toiminnan lopettamista, joka olisi joka tapauksessa tarpeen yrityksen elinkelpoisuuden palauttamiseksi, ei pidetä kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistamisena vastasuoritteita arvioitaessa (pelastamista ja rakennuudistusta koskevien suuntaviivojen 40 kohta).
- (125) ČSA ehdottaa seuraavia vastasuoritteita:
- kapasiteetin supistaminen,
  - tulo- ja lähtöaikojen luovuttaminen koordinoituilla eurooppalaisilla lentoasemilla, muun muassa lähtö- ja saapumisaikojen myynti Lontoon Heathrow'n lentoasemalla,
  - omaisuuden myynti.
- (126) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio ilmaisi epäilyjä joistakin ČSA:n esittämistä vastasuoritteista, koska ne näyttivät olevan pelkästään toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen elinkelpoisuuden säilyttämiseksi. Tšekki on selventänyt tätä kysymystä ja esittänyt perustelut edellä mainittujen toimenpiteiden merkityksestä.

<sup>(1)</sup> Markkinatutkimus, laatinut Boston Consulting Group.



*Kapasiteetin supistaminen*

- (127) ČSA on suunnitellut supistavansa lentokalustoaan 50 prosenttia, millä on puolestaan vaikutus reittiverkkoon. Vuonna 2009 yrityksen kokonaiskapasiteetti oli tarjottuina istuinkilometreinä (ASK) [8–9] miljardia. Rakennuudistusprosessin lopussa ČSA aikoo tarjota [6,2–7] miljardia ASK:ta, eli reittiverkkoa supistetaan [2–2,2] miljardilla ASK:lla (eli [20–25] prosenttia).
- (128) ČSA oli myös samaa mieltä siitä, että eräitä muita toimenpiteitä, kuten päätöstä New Yorkin ja Toronton reittien lopettamisesta, olisi pidettävä pelkästään sellaisina toimenpiteinä, jotka ovat tarpeen elinkelpoisuuden säilyttämiseksi. Kyseisen päätöksen teki ČSA:n hallintoneuvosto heinäkuussa 2009 (ennen rakennuudistusjakson käynnistymistä). Lennot lopetettiin marraskuussa 2009. Se, että ČSA teki päätöksen reittien lopettamisesta ennen rakennuudistusjakson käynnistymistä, viittaa siihen, että tämän liiketoimintapäätöksen tavoitteena oli parantaa yrityksen elinkelpoisuutta eikä minimoida valtiontuen haitallisia vaikutuksia kaupankäynnin olosuhteisiin.
- (129) Tarkistetussa rakennuudistussuunnitelmassaan ČSA esittää vastasuoritteina kuuden voitollisen reitin lopettamista<sup>(1)</sup> ja tarjottujen istuinkilometrien kapasiteetin supistamista lisää kymmenellä voitollisella reitillä<sup>(2)</sup>. Reittien lopettaminen ja kaavailtu kapasiteetin supistaminen vähentävät tarjottua kapasiteettia [900–1 000] miljoonalla istuinkilometrillä, mikä merkitsee säännöllisen lentoliikenteen kapasiteetin vähenemistä [10–11] prosentilla<sup>(3)</sup> vuoteen 2009 verrattuna. ČSA vahvisti säilyttävänsä vastasuoritteena tarjoamansa supistetun kapasiteetin rakennuudistusjakson loppuun saakka.
- (130) Reitit katsotaan voitollisiksi, jos niillä oli vuonna 2009 positiivinen C1-osuus. C1-osuudessa otetaan huomioon kuhunkin yksittäiseen reittiin liittyvät lento-, matkustaja- ja jakelukustannukset (muuttuvat kustannukset). Se lasketaan seuraavasti: (reitin tulot – reitin muuttuvat kustannukset) / reitin tulot. Kaikista reiteistä, joiden C1-osuus on positiivinen, saadaan riittävästi tuloja kattamaan reitin muuttuvien kustannusten lisäksi myös yrityksen kiinteitä kustannuksia.
- (131) Komission näkökulmasta C1-osuuden marginaali on tarkoituksenmukainen indikaattori, koska siinä otetaan huomioon kaikki tiettyyn reittiin välittömästi liittyvät kustannukset. Komissio toteaa, että vastaava marginaali on hyväksytty verrannollisessa tapauksessa<sup>(4)</sup>.
- (132) Mitä tulee kolmannen osapuolen (TS) argumenttiin, jonka mukaan ČSA on avannut uusia tappiollisia reittejä, esimerkiksi Prahan ja Abu Dhabin välisen reitin, komissio

toteaa Tšekin viranomaisten antamien selvennysten jälkeen, että kyseisellä reitillä harjoitetaan lentoliikennettä yhteisillä reittitunnuksilla yhdessä Etihad Airwaysin kanssa. Vaikka uusia reittejä on avattu, ČSA on joka tapauksessa sitoutunut karsimaan koko reittiverkkoaan [20–25] prosentilla (tarjottuina istuinkilometreinä) ja säilyttämään tämän karsitun reittiverkon rakennuudistusjakson loppuun saakka. ČSA on lisäksi tarjoutunut lopettamaan kapasiteettinsa tai pienentämään sitä 16 voitollisella reitillä kompensationsa kilpailijoilleen.

*Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen koordinoituilla eurooppalaisilla lentoasemilla*

- (133) Komissio toteaa, että reittiverkoston muutosten seurauksena ČSA luovuttaa useita lähtö- ja saapumisaikoja koordinoituilla lentoasemilla<sup>(5)</sup>. Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen antaa kilpailijoille lentoyhtiöille mahdollisuuden lisätä kapasiteettiaan koordinoituilla lentoasemilla (huolimatta siitä, mitkä yksittäiset reitit on lopetettu) ja poistaa näin markkinoille tulon esteitä ČSA:n kilpailijoiden hyödyksi.

*Omaisuserien myynti*

- (134) ČSA katsoo, että vastasuoritteena olisi myös pidettävä sen voitollisten omaisuserien myyntiä, kuten lähtö- ja saapumisaikojen myyntiä Lontoon Heathrow'n lentoasemalla (ks. johdanto-osan 47 kappale), viidentoista ilma-aluksen myyntiä (ks. johdanto-osan 48 kappale), verottoman myynnin toimintojen myyntiä (ks. johdanto-osan 46 kappale) ja tytäryhtiöiden myyntiä ČAH-holdingyhtiölle (ks. johdanto-osan 53 kappale). Ottaen kuitenkin huomioon, että vastasuoritteet olisi toteutettava erityisesti niillä markkinoilla, joilla yrityksellä on rakennuudistuksensa jälkeen merkittävä markkina-asema, tässä tapauksessa ovat merkityksellisiä ainoastaan matkustajalentoliikenteen markkinoihin liittyvät suoritteet.
- (135) Näin ollen sen ohella, että voitollisten reittien kapasiteettia supistetaan [10–11] prosenttia ja lähtö- ja saapumisaikoja luovutetaan koordinoituilla lentoasemilla, asianmukaisina vastasuoritteina voidaan ottaa huomioon ainoastaan lähtö- ja saapumisaikojen myynti Lontoon Heathrow'n lentoasemalla ja viidentoista ilma-aluksen myynti. Verovapaan myynnin toimintojen myyntiä ja ČSA:n tytäryhtiöiden myyntiä ČAH-holdingyhtiölle ei voida ottaa huomioon, koska niillä ei ole vaikutusta ČSA:n asemaan sen päämarkkinoilla.

*Ehdotettujen vastasuoritteiden asianmukaisuus*

- (136) Tutkiessaan vastasuoritteiden asianmukaisuutta komissio ottaa huomioon markkinarakenteen ja kilpailuympäristön varmistamiseksi, etteivät toimenpiteet aiheuta markkinarakenteen huonontumista (pelastamista ja rakennuudistusta koskevien suuntaviivojen 39 kohta).

<sup>(1)</sup> [...].

<sup>(2)</sup> [...].

<sup>(3)</sup> Nettovähennys ilman sellaista tappiollisten reittien lopettamista, joka on välttämätöntä elinkelpoisuuden palauttamiseksi, ottaen huomioon myös ennakoitu kapasiteetin laajennus tilivuosien 2010 ja 2013 välillä.

<sup>(4)</sup> Katso komission päätös asiassa *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, johdanto-osan 111 kappale.

<sup>(5)</sup> Suurin osa näistä lähtö- ja saapumisaajoista on koordinoituilla lentoasemilla eli lentoasemilla, joilla lähtö- ja saapumisaajat jakaa koordinaattori lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevasta yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 mukaisesti (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

- (137) Toimenpiteet on suhteutettava tuesta aiheutuviin kilpailua vääristäviin vaikutuksiin ja etenkin yrityksen kokoon ja suhteelliseen painoarvoon merkityksellisillä markkinoilla. Toiminnan supistamisen laajuus on määriteltävä tapauskohtaisesti (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 40 kohta).
- (138) Komissio toteaa, että vaikka ČSA on edelleen johtavassa asemassa Tšekin lentoliikennemarkkinoilla, sen osuus koko Euroopan lentoliikennesektorin tuotantokapasiteetista ja tuotoksesta (matkustajamääränä) on vain 1–2 prosenttia. ČSA:n kaltaisen suhteellisen pienen liikenteenharjoittajan tapauksessa lentokaluston lisäsupistus voisi vaikuttaa kielteisesti yrityksen elinkelpoisuuteen ilman, että kilpailijoille koituisi tästä merkittävämpiä markkinamahdollisuuksia.
- (139) Mitä tulee oman rahoitusosuuden tärkeimpään osaan eli kapasiteetin pienentämiseen, komissio pitää [10–11] prosentin vähennystä riittävänä erityisesti verrattuna muihin lentoyhtiöiden rakenneuudistustapauksiin <sup>(1)</sup>.
- (140) Tässä yhteydessä komissio katsoo, että edellä mainitut vastasuoritteet ovat pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen mukaisesti riittäviä, jotta markkinoihin kohdistuvat kielteiset vaikutukset voidaan pitää mahdollisimman vähäisinä.

#### 6.3.4 Vähimmäis- tai omavastuuosuuteen rajoitettu tuki

- (141) Kolmanneksi tukimäärä on pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43 kohdan mukaan rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi, minkä vuoksi tuensaajien on osallistuttava rakenneuudistukseen merkittävällä määrällä omia varojaan. Tämä voidaan toteuttaa myös myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella.
- (142) Suurempien yritysten tapauksessa komissio pitää yleensä asianmukaisena rahoitusosuutta, joka on vähintään 50 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista. Poikkeuksellisissa olosuhteissa ja erityisen vaikeissa tapauksissa komissio voi hyväksyä alhaisemman rahoitusosuuden (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 44 kohta).
- (143) Oman rahoitusosuuden on oltava todellinen, eli siihen ei voida laskea tulevia voittoja, kuten kassavirtaa (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43

kohta). Lähtökohtainen vaatimus on, ettei oma rahoitusosuus saa sisältää mitään muuta valtiontukea.

- (144) Ottaen huomioon, että rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset ovat [8 900–10 500] miljoonaa Tšekin korunaa, ČSA:n ehdotettu oma rahoitusosuus muodostuu
- Komerční bankan myöntämästä yksityisestä pankkiluotosta ([125–140] miljoonaa Tšekin korunaa) ja
  - omaisuuserien (maa-alueiden, kiinteistöjen, ilma-alusten ja tytäryhtiöiden) myynnistä <sup>(2)</sup>.
- (145) Tšekin viranomaisten ehdottama ČSA:n oma rahoitusosuus olisi [70–80] prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista. Komissio toteaa myös, että ČSA pystyi tekemään yksityisen leasing sopimuksen ilma-aluksen vuokrauksesta ([25–30] miljoonaa Yhdysvaltain dollaria), mitä voidaan myös pitää omana rahoitusosuutena.

#### Ilma-aluksen vuokraus

- (146) ČSA kykeni toukokuussa 2011 tekemään yksityisistä varoista rahoitettavan leasing sopimuksen Airbus A319 -aluksen ja kahden moottorin hankinnasta. Leasing sopimuksen myönsi markkinaehtoin [..]. Leasing sopimus vastaa luottoa, jonka suuruus on [25–30] miljoonaa Yhdysvaltain dollaria (n. [520–600] miljoonaa Tšekin korunaa eli [5,3–5,9] prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista).
- (147) Leasingyhtiö antaa ČSA:n käyttöön ilma-aluksen, jota käytetään 10 vuoden ajan rahoitusleasingin ehtoisesti; kun kaikki erät on maksettu täysimääräisesti, ČSA:sta tulee ilma-aluksen omistaja. ČSA maksaa ennakkomaksuna [29–33] prosenttia ilma-aluksen hinnasta ja sen jälkeen neljännesvuosittaiset leasingmaksut vuokralleantajalle. Näiden erien laskentaperustana ovat ilma-aluksen hinta sekä leasingyhtiön pankilta saaman luoton korko (kolmen kuukauden London Interbank Offered Rate (LIBOR) + marginaali) Erien maksamisen (tai oikeammin [...]n leasingyhtiölle myöntämän luoton takaisinmaksun) vakuutena on ilma-aluksen panttaus pankin hyväksi koko leasingkauden ajaksi.
- (148) Komissio toteaa leasing sopimuksen olevan osoitus siitä, että ČSA on jo kyennyt saamaan ulkoista rahoitusta markkinaehtoin ilman apua Tšekin viranomaisilta. Tämä rahoitus osoittaa, että markkinat uskovat, että ennakoitu paluu elinkelpoisuuteen on toteutettavissa. Tämän vuoksi komissio katsoo leasingin, jonka arvo on [520–600] miljoonaa Tšekin korunaa, osaksi omaa rahoitusosuutta.

<sup>(1)</sup> Air Malta -yhtiön tapauksessa (komission päätös SA.33015, C(2012) 4198 final) voitollisten reittien kapasiteettisupistus oli 5 prosenttia. Aiemmissa rakenneuudistusasioissa tehdyissä päätöksissä on hyväksytty vastasuoritteita kokonaiskapasiteetin supistamisen muodossa (Austrian Airlines: 15 % (komission päätös C 6/2009, EUVL L 59, 9.3.2010, s. 1, 323 kohta); LTU: 28 % (komission päätös N 428/2002, EUVL C 148, 25.6.2003)) tai markkinaosuuden supistamisen muodossa (Cyprus Airways: 3 % (komission päätös C 10/2006, EUVL L 49, 22.2.2008, s. 25, 129 kohta)).

<sup>(2)</sup> Yksityiskohdat taulukossa 5.

*Komerční bankan myöntämä yksityinen luotto*

(149) Ehdotettu Komerční bankan laina muodostuu kehysopimukseen perustuvasta puiteluotosta. Komissio toteaa, että [480–540] miljoonan Tšekin korunan suuruisen puiteluoton muodostanut kehysopimus tehtiin jo 31 päivänä maaliskuuta 2009 ja että ČSA:n heikentyvän taloudellisen tilanteen vuoksi puiteluottoa pienennettiin kehysopimuksen myöhempien tarkistusten yhteydessä. Kehysopimuksen viimeisessä muutoksessa joulukuussa 2009 puiteluotto alennettiin [200–220] miljoonaan Tšekin korunaan 30 päivään kesäkuuta 2010 saakka. Komissio lähtee siitä, että ehdotettu [125–140] miljoonan Tšekin korunan oma rahoitusosuus on kyseisen puiteluoton viimeisin saldo.

(150) Oman rahoitusosuuden pitäisi osoittaa markkinoiden uskovan, että ennakoitu paluu elinkelpoisuuteen on toteutettavissa. Koska asianomainen luottosopimus tehtiin paljon ennen rakenneuudistusjakson alkua ja ottaen huomioon, että Komerční banka myöhemmin pienensi puiteluottoa, komissio ei hyväksy tätä yksityistä luottoa pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43 kohdassa tarkoitetuksi omaksi rahoitusosuudeksi.

*Omaisuserien myynti*

(151) Omaisuserien myynti voidaan jakaa kolmeen ryhmään: i) myynti yksityisille markkinatoimijoille, ii) kiinteän omaisuuden myynti Prahán lentoasemayhtiölle ja iii) tytäryhtiöiden myynti Tšekin valtiolle (ČAH:lle).

*i) Myynti yksityisille markkinatoimijoille*

(152) Osa tästä myynnistä, kuten verottoman myynnin toimintojen ja Slovak Air Services s.r.o -yrityksen myynti, toteutettiin avoimen, läpinäkyvän ja ehdottoman tarjouskilpailun perusteella. Osa omaisuseristä myytiin yksittäisten neuvottelujen jälkeen yksityisille oikeussubjekteille, esimerkiksi ilma-alukset eri lentoyhtiöille ja Lontoon Heathrow'n lentoaseman lähtö- ja saapumisajat British Airwaysille. Tämä myynti toteutettiin heinäkuussa 2010, ja se tuotti myyntituloina [3–3,5] miljardia Tšekin korunaa ([31–35] % rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista).

(153) Komissio toteaa, että tämä osa rakenneuudistuskustannusten rahoitusosuudesta tulee todellakin yrityksen omista varoista ja että se on todellinen ja konkreettinen siten kuin pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43 kohdassa edellytetään. Komissio näin ollen hyväksyy nämä tulot omaksi rahoitusosuudeksi.

*ii) Myynti Prahán lentoasemayhtiölle*

(154) Prahán Ruzyněn lentoaseman alueella sijaitsevia tontteja ja kiinteistöjä myytiin Prahán lentoasemayhtiölle 9 päivänä joulukuuta 2009, 2 päivänä helmikuuta 2010 ja

13 päivänä toukokuuta 2010. Nämä omaisuserät myytiin [1 620–1 850] miljoonalla Tšekin korunalla ([15–17] % rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista).

(155) Tšekki on hyväksynyt Prahán Ruzyněn lentoaseman omistusta koskevan lain, jonka mukaan Prahán Ruzyněn lentoaseman alueen kaiken maaomaisuuden ja kaikkien kiinteistöjen on oltava niiden strategisen merkityksen vuoksi valtionyhtiöiden omistuksessa. Tšekin viranomaisten mukaan kyseiset kiinteistöt ovat Prahán Ruzyněn lentoasemalle strategisesti tärkeitä johtuen sinne rakennettavasta uudesta kiitoradasta.

(156) Kaikki nämä omaisuserät myytiin hintaan, joka määritettiin tšekkiläisten asiantuntijoiden laatimissa asiantuntija-arvioissa <sup>(1)</sup> ennen asianomaisten liiketoimien toteuttamista. Komissio on analysoinut asiantuntija-arviot ja todennut ne riittävän luotettaviksi. Arviot eivät anna aiheutta epäilyihin, sillä niissä ei ole havaittu virheitä, niissä on sovellettu hyväksytyjä menetelmiä ja ne perustuvat uskottaviin oletuksiin. Komissio toteaa myös, että asiantuntija-arviot laadittiin ennen asianomaisten liiketoimien toteuttamista ja ettei niissä oteta huomioon valtion monoposiasemaa ainoana potentiaalisenä asiakkaana. Komissio katsoo näin ollen, että asiantuntija-arvioiden tulokset ovat riittävän tarkka arvio omaisuserien reaalihinnoista markkinoilla.

(157) Asiantuntija-arviossa ei otettu huomioon pantteja eikä muuntotyyppejä kiinnityksiä. Panttien ja erityisesti Osinekin lainan vakuuksien osalta Tšekin viranomaiset vahvistivat, että kaikki pantit vapautettiin ennen myynnin toteuttamista. Kolmesta myyntisopimuksesta kahdessa, jotka ovat 9 päiväältä joulukuuta 2009 ja 2 päiväältä helmikuuta 2010, sopimuspuolet sopivat, että omaisuus siirretään ilman kiinnityksiä. Vain kolmas sopimus 13 päiväältä toukokuuta 2010 sisältää määräyksen, jonka mukaan siirretty omaisuus käsittää maarekisteriin merkityt kiinnitykset ja rasitteet. Kiinnitykset ovat seuraavat:

a) rasite, joka antaa Prahán lentoasemayhtiölle oikeuden käyttää muuntajia ja jakopisteitä (tontilla nro 2587);

b) rasite, joka antaa ČSA:lle oikeuden käyttää maa-alueetta operatiivisiin tarkoituksiin (tontti nro 2588/3);

c) rasite, joka antaa PREDistribuce a.s. -yritykselle oikeuden huoltaa kaapeliverkkoa ja päästä maa-alueelle (tontti nro 2586/1).

<sup>(1)</sup> Kyseiset asiantuntijat (YBN Consult – Znalecký ústav s.r.o. ja PROSCON s.r.o.) on merkitty Tšekin oikeusministeriön ylläpitämään asiantuntijalaitosten rekisteriin laitoksina, joilla on kokemusta omaisuuden arvioinnista.

- (158) Komissio katsoo, että kiinnitykset ja rasitteet voivat periaatteessa alentaa kiinteistöjen arvoa. Komissio toteaa kuitenkin, että johdanto-osan 156 kappaleen a alakohdassa mainittu rasite lakkasi olemasta omaisuuden siirron hetkellä, koska rasite hyödytti ostajaa itseään. Tšekin viranomaiset vahvistivat, että johdanto-osan 156 kappaleen b alakohdassa mainittu rasite ei ollut enää voimassa, kun omaisuus siirrettiin. Johdanto-osan 156 kappaleen c alakohdassa mainittu kolmas rasite on edelleen voimassa, mutta se on ehto Prahan lentoaseman liittämiseksi PRE-distribuce a.s -yrityksen ylläpitämään sähköjakeluverkkoon.
- (159) Ottaen huomioon omaisuuden kanssa siirretyn ainoan rasitteen elintärkeän luonteen komissio katsoo, ettei edellä mainituilla rasitteilla ole vaikutusta myytyjen omaisuserien arvoon.
- (160) Edellä mainituista syistä komissio hyväksyy maa-alueiden myynnistä saadut tulot, [1 620–1 850] miljoonaa Tšekin korunaa, omaksi rahoitusosuudeksi.
- iii) Tytäryhtiöiden myynti ČAH-holdingyhtiölle
- (161) Myyntiin kuului myös ČSA:n tytäryhtiöiden myynti valtiolle (ČAH:lle). Nämä olivat HCA a.s. ([500–580] miljoonaa Tšekin korunaa), Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] miljoonaa Tšekin korunaa), ČSA Services s.r.o. ([25–28] miljoonaa Tšekin korunaa) ja Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] miljardia Tšekin korunaa). Näiden myyntitransaktioiden kokonaisarvo oli [2,35–2,6] miljardia Tšekin korunaa ([24–26] % rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista).
- (162) Kuten johdanto-osan 53 kappaleessa mainitaan, myyntihinnan määrittämisen perustana olivat asiantuntija-arviot, joiden laatijoina olivat Deloitte Advisory s.r.o. ja PriceWaterhouseCoopers Česká republika s.r.o. Komissio on analysoinut esitetyt asiantuntija-arviot ja todennut ne riittävän luotettaviksi. Arviot eivät anna aihetta epäilyihin, sillä niissä ei ole havaittu virheitä, niissä on sovellettu hyväksytyjä menetelmiä ja ne perustuvat uskottaviin olettamuksiin. Komissio katsoo näin ollen, että asiantuntija-arvioiden tulokset ovat riittävän tarkka arvio omaisuuden reaalihinnoista markkinoilla. Komissio toteaa myös, että asiantuntija-arviot laadittiin ennen asianomaisten liiketoi-  
mien toteuttamista.
- (163) ČAH:n perustamista kommentoinut kilpailija katsoi, että tällaisen rakenteen tarkoituksena on pelkästään tarjota ČSA:lle lisävaroja. Komissio kuitenkin toteaa, että Tšekki on vahvistanut ČAH:n perustamisella olevan muita syitä kuin pelkästään pääoman siirtäminen ČSA:han. ČAH:n päätarkoituksena on lisätä valtion omistuksessa olevien yritysten houkuttelevuutta potentiaalisten investoijien kannalta. ČAH:n olemassaolo yksinkertaistaa ČSA:n yksittäisten tytäryhtiöiden yksityistämistä erikseen yksittäisille investoijille. ČAH:n perustamisella on myös määrä taata kilpailukykyiset hinnat ryhmän sisällä ja stimuloida voiton luomista kaikissa tytäryhtiöissä samoin kuin niiden suuntautumista ulkoisiin asiakkaisiin.
- (164) Lisäksi Tšekin kilpailuvirasto on (sitoumuksin) hyväksynyt ČAH:n perustamisen sen nyky muodossa, ja tytäryhtiöiden myynti toteutettiin edellä mainittujen asiantuntija-arvioiden perusteella.
- (165) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että oman rahoitusosuuden kokonaismäärä olisi [78–85] prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista, jos siihen luetaan mukaan tytäryhtiöiden myynti. Tässä tapauksessa ei kuitenkaan ole tarpeen ottaa huomioon kyseistä toimenpidettä, koska myös ilman sitä ČSA on tarjonnut riittävän oman rahoitusosuuden rakenneuudistuksen kustannusten kattamiseksi. Rahoitusosuus (joka muodostuu myynnistä yksityisille markkinatoimijoille, maa-alueiden ja kiinteistöjen myynnistä valtio-omisteiselle Prahan lentoasemayhtiölle sekä ilma-aluksen leasingista) on suuruudeltaan [5,2–5,8] miljardia Tšekin korunaa eli [55–60] prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista<sup>(1)</sup>.
- (166) Näistä syistä komissio katsoo, että pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43 kohdan vaatimukset täyttyvät ja että tuki rajataan määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi.

### 6.3.5 Tuen ainutkertaisuus

- (167) Tuen on täytettävä ainutkertaisuuden periaate. Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 72 kohdan mukaan yritys, joka on saanut pelastamis- ja rakenneuudistustukea viimeksi kuluneiden kymmenen vuoden aikana, ei ole kelpoinen pelastamis- ja rakenneuudistukseen.
- (168) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio ilmaisi epäilyksiä mahdollisesta Osinekin lainaan liittyvästä valtiontuesta. Lopullisessa päätöksessä asiasta

<sup>(1)</sup> Ilmoitettu tukielementti on 2 500 miljoonaa Tšekin korunaa. Ilma-aluksen leasingista ([520–600] miljoonaa Tšekin korunaa), myynnistä yksityisille markkinatoimijoille ([3–3,5] miljardia Tšekin korunaa) ja maa-alueiden ja kiinteistöjen myynnistä valtiolle ([1,62–1,85] miljardia Tšekin korunaa) kertyy yhteensä [5,2–5,8] miljardia Tšekin korunaa. Näin ollen siinäkin tapauksessa, että tytäryhtiöiden myynti ČAH-holdingyhtiölle katsottaisiin tueksi, tukielementti olisi [4,5–5] miljardia Tšekin korunaa (2,5 + [2,35–2,6] miljardia Tšekin korunaa). Tämä tukielementti on pienempi kuin oman rahoitusosuuden määrä ([5,2–5,8] miljardia Tšekin korunaa), joka kattaisi yli 50 prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista, jotka ovat [8,9–10,5] miljardia Tšekin korunaa.

SA.29864 – mahdollinen Osinek, a.s. -yhtiön myöntämään lainaan liittyvä valtiontuki – komissio tuli kuitenkin siihen päätelmään, ettei Osinekin lainaan liity valtiontukea ja vaikka liittyisikin, tuki soveltuisi sisämarkkinoille tilapäisiin yhteisön puitteiden mukaisesti <sup>(1)</sup>. Lisäksi Tšekin viranomaiset ovat vahvistaneet, ettei ČSA ole viimeksi kuluneiden kymmenen vuoden aikana saanut minäänlaista pelastamis- tai rakenneuudistustukea. Näistä syistä komissio katsoo, että tuen ainutkertaisuuden periaate täyttyy.

### 6.3.6 Mahdolliset muut valtiontukikysymykset

- (169) Muodollisen tutkintamenettelyn aikana kolmannen osapuolet ovat nostaneet esille myös eräitä muita mahdolliseen valtiontukeen liittyviä kysymyksiä, jotka koskevat HCA:n myyntiä, Prahan lentoasemayhtiön ČSA:n pääjohtajalle suorittamaa palkkausta sekä ČSA:n Prahan ja Tel Avivin välisen reitin liikennöinnistä saamia mahdollisia etuja.

#### HCA:n myynti

- (170) TS väitti kommentissaan, että ČSA on käyttänyt saamaansa valtiontukea laajentaakseen tilauslentotoimintaansa (jota se harjoittaa tytäryhtiönsä HCA:n välityksellä), jossa pystytään tarjoamaan lentoja 20 prosenttia taivomaisia markkinahintoja alempaan hintaan.
- (171) Komissio pyysi yksityiskohtaiset tiedot HCA:n myynnistä ja tulevasta toiminnasta. Tšekki selvensi, ettei HCA:n käyttöön tilauslentotoiminnan siirtämisen yhteydessä luovutettu yhtäkään ilma-alusta, ja vahvisti, että kaikissa ilma-alusten vuokrauksissa noudatetaan asiantuntija-arviota, jossa siirron hinta arvioitiin <sup>(2)</sup>, sekä Lease Rate Digestin perusteella määritellyjä leasing-hintoja. Lease Rate Digestia julkaisee International Bureau of Aviation <sup>(3)</sup>, joka on erikoistunut ilma-alusten käyttöleasingin markkinahintojen arviointiin ilma-aluksen tyyppin ja käyttövuosien mukaan.
- (172) Mahdolliseen työntekijöiden siirtämiseen liittyen Tšekin viranomaiset ilmoittivat, että pieni määrä hallintohenkilöstöä (n. 20) siirrettiin ČSA:sta HCA:han vuonna 2010 ČSA:n tilauslentotoiminnan siirron yhteydessä Tšekin kauppalaisa vahvistettuja sääntöjä noudattaen. Suurin

osa työntekijöistä, muun muassa kaikki lentäjät ja lentohenkilöstö, otettiin HCA:n palvelukseen uuden valintamenettelyn perusteella. Kaikkien aikaisemmin ČSA:n palveluksessa olleiden työntekijöiden työsopimukset päättyivät, ja he tekivät HCA:n kanssa uudet sopimukset. Tehdyiltä työvuosilta kertyneitä etuja ei siirretty uusiin sopimuksiin.

- (173) Lopuksi Tšekki vahvisti, ettei HCA:lle siirretä osaa ČSA:n lentokalustosta, jos sitä käytettäisiin ČSA:n lentojen liikennöimiseen. HCA ei ole laajentunut vuodesta 2009, vaan se palaa ČSA:n tilauslentojaoston alkuperäiseen vuosien 2008 ja 2009 lentovolyymiin. Se ei ota harjoittaakseen säännöllisiä lentoja kohteisiin, jotka ČSA on poistanut reittiverkostaan, vaan tarjoaa pelkästään tilauslentoja.
- (174) Annettujen tietojen perusteella komissio katsoo, ettei ČSA:n ja HCA:n toimintojen välillä ole ristiintukemista ja ettei ČSA:n saama valikoiva etu ole siirtynyt HCA:lle.

#### Pääjohtajan palkkauksen rahoittaminen

- (175) ČSA:n pääjohtaja oli myös Prahan lentoasemayhtiön pääjohtaja ja sai vuosina 2010 ja 2011 palkkaa kummaltakin organisaatiolta. Liittyen väitteeseen ČSA:n pääjohtajansa palkan muodossa saamasta potentiaalisesta edusta Tšekki selitti, että pääjohtajan palkkaus määriteltiin kahden erillisen johtajasopimuksen nojalla, jotka tehtiin yhtäältä pääjohtajan ja toisaalta ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön välillä. Tšekki myös vahvisti, ettei Prahan lentoasemayhtiö kompensoinut maksettua palkkaa, jonka pääjohtaja sai työstään ČSA:ssa. Näiden kahden johtajasopimuksen mukaan palkkaus muodostui kahdesta osasta: peruspalkasta ja taloudellisen tuloksen perusteella määräytyvästä bonuksesta. ČSA:n kanssa tehdyn sopimuksen perusosa vähennettiin 1 Tšekin korunaan/kuukausi, kunnes ČSA:n toiminnallinen tulos muuttuu positiiviseksi. Taloudelliseen tulokseen perustuvan bonuksen taso oli kuitenkin edelleen kaksitoista kertaa vähentämättömän peruspalkan määrä vuodessa.
- (176) Komissio on todentanut pääjohtajan palkkauksen yhteenvedon, josta käy ilmi, että ČSA:n pääjohtajalle maksama palkka ja bonus muodostivat noin [...] hänen vuosituloistaan ja että loput [...] tulivat hänen työstään Prahan lentoasemayhtiössä. Tämä ero aiheutuu lähinnä näiden kahden yrityksen erilaisesta tuloksesta kyseisellä kaudella.

<sup>(1)</sup> Tilapäisten puitteiden mukaisesti myönnetty valtiontuki palvelee muita tarkoituksia, nimittäin yrityksen mahdollisuuksia saada ulkoista rahoitusta jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisesti. Se ei ole pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa tarkoitettua SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaista pelastamis- ja rakenneuudistustukea.

<sup>(2)</sup> Asiantuntija-arvio 3.6.2011, jonka ČSA Groupille laati Ernst&Young Valuations s.r.o.

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

- (177) Koska pääjohtaja sai palkkaa kummassakin yrityksessä niiden taloudellisen tuloksen mukaan, komissio katsoo, ettei ČSA:lle ole myönnetty valtiontukea sen kautta, miten sen pääjohtaja sai palkkaa työstään.

## Tel Avivin reitti

- (178) TS väittää kommentteissaan, että Tšekki neuvotteli mahdollisuuden liikennöidä Prahan ja Tel Avivin välistä reittiä useammalle kuin yhdelle liikenteenharjoittajalle erityisesti ČSA:n hyödyksi. Neuvottelut, joissa muutettiin Tšekin ja Israelin kahdenvälistä lentoliikennesopimusta, jäljempänä 'sopimus' <sup>(1)</sup>, käytiin pian kyseisen reitin liikennöinnistä järjestetyn avoimen tarjouskilpailun – jonka TS voitti (ks. johdanto-osan 73 kappale) – päättymisen jälkeen.
- (179) Komissio toteaa, että Tšekillä oli laillinen oikeus käynnistää Israelin valtion kanssa neuvottelut kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien laajemmasta oikeudesta päästä liikennemarkkinoille, kunnes yhtäältä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja toisaalta Israelin valtion välillä tehdään yhtenäinen Eurooppa–Välimeri-lentoliikennesopimus.
- (180) Sopimuksen tekemistä edeltäneiden konsultaatioiden aikana lentoliikenneviranomaiset sopivat muun muassa liikennemarkkinoille pääsyn tilapäisestä laajentamisesta mahdollistamalla "erityislennot", mikä vahvistettiin sopimuksen muutoksella.
- (181) Tšekin viranomaiset selittivät, ettei Tšekin ja Israelin liikennemarkkinoille pääsyn laajentamista neuvoteltu yksinomaan ČSA:n hyödyksi, että se tapahtui täysin kansallisen lainsäädännön vaatimusten mukaisesti ja ettei se ole ristiriidassa Tšekin liikenneministeriön siviili-ilmailuosaston päätöksen kanssa, joka koskee liikennöintioikeuksien myöntämistä Travel Service -yritykselle kyseisen reitin liikennöintiä varten <sup>(2)</sup>.
- (182) Komissio katsoo, että jäsenvaltiolla on oikeus tehdä aloite kahdenvälisen sopimuksen muuttamiseksi milloin tahansa, jos muutoksen kohde ei ole ristiriidassa unionin oikeuden kanssa. Lisäksi päätöksessä, jolla TS:lle myönnettiin oikeus liikennöidä Prahan ja Tel Avivin välistä reittiä, ei määrätä, ettei vastaavia oikeuksia voida myöntää muille liikenteenharjoittajille, kunhan tämä on sopusoinnussa sopimuksen määräysten kanssa.
- (183) Lopuksi komissio toteaa, että tarkistetun sopimuksen III artiklan 1 kohdan mukaan "kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä kirjallisesti toiselle sopimuspuolelle yksi tai useampi lentoyhtiö sovitujen palvelujen liikennöimiseksi määrättyillä reiteillä". ČSA ei näin ollen ole ainoa lentoyhtiö,

joka voi hyötyä sopimuksen muuttamisesta. Sopimuksen tarkistaminen näyttäisi itse asiassa olevan markkinoita avaava toimenpide, jota voidaan pitää kilpailua edistävänä. Ei siis voida päätellä, että kyseinen toimenpide hyödyttäisi nimenomaisesti ČSA:ta ja olisi sen vuoksi valtiontukea.

## 6.4 PÄÄTELMÄT

- (184) Ilmoitettu toimenpide on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Komissio valittaa, etteivät Tšekin viranomaiset noudattaneet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista velvoitetta pidättäytyä toimenpiteistä. Edellä esitetyn perusteella komissio kuitenkin katsoo, että myönnetty 2,5 miljardin Tšekin korunan suuruinen tuki sekä rakenneuudistussuunnitelma täyttävät pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen ehdot. Näin ollen komissio katsoo, että tuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

## 1 artikla

Tšekin ilmoittama 2,5 miljardin Tšekin korunan suuruinen rakenneuudistustuki, joka on myönnetty České aerolinie a.s. -yritykselle (ČSA) pääomittamisen muodossa muuntamalla velka osakkeiksi, on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

Kyseisen valtiontuen täytäntöönpano soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

## 2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Tšekin tasavallalle.

Tehty Brysselissä 19 päivänä syyskuuta 2012.

Komission puolesta  
Joaquín ALMUNIA  
Varapuheenjohtaja

<sup>(1)</sup> Tšekin ja Slovakian liittotasavallan hallituksen ja Israelin valtion hallituksen välinen Jerusalemissa 24.4.1991 allekirjoitettu lentoliikennesopimus.

<sup>(2)</sup> Tšekin liikenneministeriön siviili-ilmailuosaston päätös 278/2011-220-SP/18, 30.6.2011.



## TILAUSHINNAT 2013 (ilman ALV:a, sisältää normaalit lähetyskulut)

Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	1 300 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, paperipainos, vuosittainen DVD	22 EU:n virallista kieltä	1 420 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L-sarja, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	910 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, kuukausittainen (kumulatiivinen) DVD	22 EU:n virallista kieltä	100 euroa/vuosi
Virallisen lehden täydennysosa (S-sarja), tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat, DVD, ilmestyy kerran viikossa	Monikielinen: 23 EU:n virallista kieltä	200 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, C-sarja – kilpailut	Kilpailua koskevilla kielillä	50 euroa/vuosi

Euroopan unionin virallisilla kielillä ilmestyvästä *Euroopan unionin virallisesta lehdestä* on tilattavissa 22 eri kieliversiota. Tilaus käsittää L-sarjan (Lainsäädäntö) ja C-sarjan (Tiedonantoja ja ilmoituksia).

Jokainen kieliversio tilataan erikseen.

Virallisessa lehdessä L 156 18. kesäkuuta 2005 julkaistun neuvoston asetuksen (EY) N:o 920/2005 mukaan velvollisuus laatia kaikki säädökset iirin kielellä ja julkaista ne tällä kielellä ei väliaikaisesti sido Euroopan unionin toimielimiä, joten iirin kielellä julkaistavat viralliset lehdet ovat myynnissä erikseen.

Virallisen lehden täydennysosan (S-sarja – tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat) tilaukseen sisältyvät kaikki 23 virallista kieliversiota yhdellä monikielisellä DVD-levyllä.

*Euroopan unionin virallisen lehden* tilaajat voivat pyynnöstä saada virallisen lehden liitteitä. Tilaajille ilmoitetaan liitteiden ilmestymisestä *Euroopan unionin viralliseen lehteen* sisältyvässä kohdassa ”Huomautus lukijalle”.

## Myynti ja tilaukset

Maksulliset julkaisut, kuten *Euroopan unionin virallinen lehti*, ovat tilattavissa jälleenmyyjiltämme. Luettelo jälleenmyyjistä löytyy seuraavasta internetosoitteesta:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_fi.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_fi.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) on suora ja maksuton portti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Sivustolla voi tarkastella *Euroopan unionin virallista lehteä* ja siellä ovat nähtävillä myös sopimukset, lainsäädäntö, oikeuskäytäntö ja lainsäädännön valmisteluasiakirjat.**

**Lisätietoja Euroopan unionista löytyy osoitteesta: <http://europa.eu>**



**Euroopan unionin julkaisu-  
toimisto**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBURG

**FI**