

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1712 HATÁROZATA**(2018. július 20.)****a Szlovák Köztársaság által a Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ZSSK Cargo) számára
nyújtott SA.29198 - (2010/C) (korábbi 2009/NN) számú állami kölcsönről***(az értesítés a C(2019) 4723. számú dokumentummal történt)***(Csak a szlovák nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a fent említett rendelkezéseknek megfelelően ⁽¹⁾,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) A Bizottság 2010. február 24-i levelében tájékoztatta Szlovákiát arról, hogy a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. vállalatnak nyújtott állami kölcsön vonatkozásában az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).
- (2) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatra – ahogy ott kifejtésre került – egy anonim versenytárs korábbi, 2009. április 21-i panaszát, majd a Szlovákia által jogbiztonsági okok miatt 2009. augusztus 10-én tett értesítést követően került sor.
- (3) Az eljárás megindításáról szóló határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg az állami kölcsönrel kapcsolatos észrevételeiket, azonban egyetlen észrevétel sem érkezett.
- (4) Szlovákia 2010. június 16-án kelt levelében tette meg észrevételeit az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.
- (5) A Bizottság 2010. november 8-án, 2010. december 22-én, 2011. június 14-én, 2012. augusztus 6-án és 2016. augusztus 25-én további tájékoztatást kért a szlovák hatóságoktól. A szlovák hatóságok ezekre sorrendben 2010. december 6-án, 2011. január 20-án és 22-én, 2011. július 11-én, 2012. szeptember 17-én és 2016. október 14-én nyújtották be válaszukat. 2017. december 20-án a szlovák hatóságok további beadványt nyújtottak be, amelynek megvitatására egy 2018. január 23-i ülésről került sor.

⁽¹⁾ HL C 117., 2010.5.6., 13. o.

2. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES ISMERTETÉSE

2.1. Kedvezményezett (tevékenységek, tulajdonlás, piaci részesedés stb.)

- (6) A Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.-t (a továbbiakban: ZSSK Cargo) 2005-ben alapították, azután, hogy a vasúti szolgáltatót, a Železničná spoločnosť, a.s. társaságot a következő három különálló vasúttársaságra osztották: Železnice Slovenskej Republiky (pályahálózat-működtető), Železničná spoločnosť Slovensko a.s. (utasforgalom) és ZSSK Cargo freight transport (áru fuvarozás). A szlovák kormány volt a ZSSK Cargo alapítója és 100 %-os tulajdonosa, és jelenleg is az. A kormány részvényesi jogait a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztériuma gyakorolja.

2.2. A ZSSK Cargo részére nyújtott kölcsön ismertetése

- (7) A jelen eljárás tárgyát képező 165 969 594,37 EUR összegű kölcsönt a 2009. március 4-i 173. sz. kormányrendelet engedélyezte. A kölcsön a ZSSK Cargo részére 2009. április 6-án került kifizetésre, a Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztérium és a ZSSK Cargo között 2009. március 31-én megkötött szerződés alapján. ^(*) A kölcsönt tízéves időszakra nyújtották, két éves tőketörlesztési moratóriummal.
- (8) A kölcsön nem fedezett volt. A kölcsön a fizetések és a személyi jellegű ráfordítások, a vasúti infrastruktúra használati díja, valamint a pénzügyi költségek finanszírozását célozta egy olyan időszakban, amely során a működési bevételek jelentős mértékben csökkentek, illetve folyamatban lévő és tervezett szerkezetátalakítási intézkedésekkel kellett számolni (a leírást lásd lent). A kölcsön nyújtása azután történt meg, hogy 2009 februárjában összeállításra került egy jelentés a vállalat és a Szlovák Köztársaság vasútja (Železnice Slovenskej republiky) gazdasági helyzetéről, amely beszámolt a ZSSK Cargo pénzügyi nehézségeiről és amelyet háttéranyagként csatoltak a 2009. március 4-i 173. sz. kormányrendelethez.
- (9) A kölcsön változó kamatlábát a 6 hónapos európai bankközi kamatláb (EURIBOR) alapján, évi 3,2 % kamatfelár hozzáadásával szabták meg. 2009. április 6-án a felek által elfogadott éves kamatláb 4,844 % volt (1,644 % (6 hónapos EURIBOR) + 3,2 % (kamatfelár)). A szlovák hatóságok szerint ennek megállapítása a Szlovák Adósság- és Likviditáskezelési Ügynökség (ARDAL) ^(*) véleménye alapján történt.
- (10) A szlovák hatóságok a kölcsönök kezdeti két éves tőketörlesztési moratóriumát 2011-ben és 2012-ben több alkalommal, összesen 18 hónappal meghosszabbították, tekintettel a ZSSK Cargo továbbra is fennálló pénzügyi helyzetére és elismerve folyamatban lévő szerkezetátalakítási erőfeszítéseit. Bár az eredeti törlesztési időszak 2019-ig tartott volna, a ZSSK Cargo a teljes kölcsönt és annak valamennyi esedékes kamatát korábban, 2015 novemberéig visszafizette.

2.3. A ZSSK Cargo működése és pénzügyi teljesítménye

- (11) Szlovákiában a vasúti áru fuvarozási szolgáltatások nyújtását 2007-ben nyitották meg a verseny előtt a Tanács 91/440/EGK irányelvének ^(*) megfelelően, amely 2006. január 1-jétől liberalizálta a nemzetközi vasúti áru fuvarozást, 2007. január 1-jétől pedig a vasúti áru fuvarozás összes többi formáját.
- (12) A ZSSK Cargo önállóan és közúti szállítási szolgáltatásokkal kombinálva is nyújtott és nyújt vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat, valamint biztosítja a gördülőállomány bérbeadását, karbantartását és javítását. 2010-ben 15 áru fuvarozó vállalat működött a Szlovák Köztársaságban. 2008-ban a ZSSK Cargo 44,5 millió tonnányi árut fuvarozott, ami a szlovák vasúti áru fuvarozási piacon 93,7 %-os részesedést jelent. 2009 első felében a ZSSK Cargo 15,3 millió tonna fuvarozását végezte el, ami a szlovák vasúti áru fuvarozási piacon 93 %-os részesedést jelent.

^(*) A szerződés a közigazgatás költségvetési szabályairól és bizonyos törvények módosításairól és kiegészítéseiről szóló 523/2004. számú törvényen (2004. szeptember 23.) és az állami tulajdon kezeléséről szóló módosított 278/1993 Coll. számú törvényen alapul.

^(*) Az ARDAL-t az állami költségvetéshez kapcsolódó költségvetési szervezetként hozták létre a Szlovák Köztársaság pénzügyminisztériumára vonatkozó költségvetési fejezet alapján, az államkincstárról és bizonyos törvények módosításáról és kiegészítéséről szóló, 291/2002 Coll. számú törvény 14. cikke, valamint az államadósságról és az állami kezességvállalásról szóló, 389/2002 Coll. számú törvény értelmében. Az Ügynökség működésének célja „a likviditás és a piacokhoz való hozzáférés biztosítása az állam szükségleteinek átlátható, pruden és költség-hatékony finanszírozása céljából és – a hitelportfólió eredendő kockázatait elfogadható szinten tartása mellett – az adósságszolgálati kiadások idővel történő csökkentése érdekében.” (<http://www.ardal.sk/index.php?page=1>).

^(*) A Tanács irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (91/440/EGK) (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.).

- (13) A ZSSK Cargo a 2005-ös létrehozása utáni első három évben veszteségeket könyvelt el ⁽⁵⁾. A ZSSK Cargo 2005-ben 428 millió SKK (11,3 millió EUR) nettó veszteséget ⁽⁶⁾, 2006-ban pedig 855 millió SKK (24,8 millió EUR) nettó veszteséget könyvelt el ⁽⁷⁾. 2007-ben a ZSSK Cargo 154 millió SKK-ra (4,5 millió EUR) csökkentette nettó veszteségét. 2008-ban a ZSSK Cargo 83 millió SKK (2,4 millió EUR) nettó nyereséget könyvelt el, amely elsősorban annak következménye volt, hogy üzemeltetési költségeit több mint 600 millió SKK (17,4 millió EUR) összeggel csökkentette.

2.4. A ZSSK Cargo pénzügyi helyzete a kölcsön nyújtásának idején

- (14) A szlovák hatóságok által nyújtott információk szerint 2008-ban a ZSSK Cargo EBIDTA-ja (kamat- és adófizetés, tőketörlesztés és amortizáció előtti eredménye) a 2007-es értékhez képest 6 %-kal nőtt, elérve az 59,8 millió EUR összeget. 2007-ben és 2008-ban a többi kulcsfontosságú pénzügyi mutató (bevételek, saját tőke, teljes eladósodottság) stabil maradt vagy kismértékben javult. A tőkearányos adósság például 2008-ban 6 %-ról 43,9 %-ra nőtt. Az S&P-minősítéshez használt 2009. márciusi pénzügyi adatok arra engednek következtetni, hogy a ZSSK nem minősült nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak (C besorolás), és a befektetési minősítési kategóriában maradt (BB besorolás).
- (15) A ZSSK Cargo 2008-as éves jelentése azonban megemlíti, hogy 2008 utolsó negyedében a gazdasági válság hatása teljes mértékben megmutatkozott a fuvarozás iránti alacsonyabb kereslet formájában, aminek következtében a ZSSK Cargo teljesítménye romlott. Ebben az időszakban az áru fuvarozásból származó bevételek több mint 30 %-kal csökkentek. Emiatt a ZSSK Cargo pénzügyi helyzete 2008 végén és azután romlott. A vállalat bevételei 2009 első felében az előző év azonos időszakához képest 38 %-kal csökkentek. Hasonlóképpen, a vállalat eredményei 2008 első fele és 2009 első fele között a 22 millió EUR összegű nettó nyereségről 47 millió EUR összegű nettó veszteségre csökkentek.
- (16) Ennek kapcsán a vállalat és a Szlovák Köztársaság vasútjának gazdasági helyzetéről szóló 2009 februári jelentés leírta, hogy a ZSSK Cargo 2006 és 2008 között milyen szerkezetátalakítási erőfeszítéseket tett. A jelentés beszámolt a kölcsön szükségességéről, valamint arról, hogy a ZSSK Cargo pénzügyi helyzetének javításához a következő további intézkedésekre van szükség: i. további költségcsökkentési intézkedések, ii. munkavállalók ideiglenes elbocsátása, és iii. a munkavállalók számának hosszú távú optimalizálása és a ZSSK Cargo tevékenységének további szerkezetátalakítása. Az alkalmazottak számának több mint 10 %-os csökkentése és az egyéb költség szerkezetátalakító intézkedések eredményeként az üzemeltetési költség 2007-ben 600 millió SKK-val (17,4 millió EUR) csökkent. A szerkezetátalakító intézkedések következtében 2007-ben jelentősen csökkentek a veszteségek, 2008-ban pedig pozitív eredmény született, annak ellenére, hogy az év vége felé már jelentkeztek a válság első kedvezőtlen hatásai. E tények alapján a jelentés azt a következtetést vonja le, hogy a ZSSK Cargo a hosszú távú versenyképesség és nyereségesség felé haladt, és hogy a 2009-es várható pénzügyi veszteségek elsősorban a fuvarozási volumen drasztikus, ám átmeneti – az előző évben kezdődő válság következtében beálló – csökkenésének voltak tulajdoníthatók.
- (17) Ezután, ahogy az éves teljesítményadatok mutatják (1. táblázat, lent), a nettó bevétel erőteljesen negatív maradt 2010-ben. 2011-re azonban a vállalatnak már sikerült a csökkent bevételek mellett is jelentősen csökkenteni a veszteségeket. A következő években (2016-ig) a személyzet létszáma 44 %-kal csökkent. A ZSSK Cargo 2013-ra állt helyre, és jelenleg – ahogy az 1. táblázat mutatja – szerény nyereséget termel.

A ZSSK Cargo bizonyos pénzügyi adatai 2008 és 2016 között

	(millió EUR)								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bevételek	458	340	378	371	315	369	296	284	278
Nyereség	2,7	-1 26,6	-122,6	-0,3	-23,9	+0,3	-5,5	+0,8	+0,1
Alkalmazotti létszám	10 448	9 826	9 546	8 054	6 822	6 331	6 103	6 027	5 794

Forrás: A ZSSK Cargo éves jelentései (a Szlovák Köztársaság közlése), amely 2011-től a <https://www.zscargo.sk/en/media/annual-reports> weboldalon is elérhető.

⁽⁵⁾ A 2005 és 2008 közötti időszakra vonatkozó éves jelentések a ZSSK Cargo weboldalán érhetők el: <http://www.zscargo.sk/en/public/press/annual-report/>.

⁽⁶⁾ Átváltási árfolyam 1 EUR = 37,88 SKK (közzétéve: HL C 336., 2005.12.31., 1. o.)

⁽⁷⁾ Átváltási árfolyam 1 EUR = 34,435 SKK (közzétéve: HL C 332., 2006.12.30., 1. o.)

2.5. Az adott időszakban más bankok által adott kölcsönajánlatok és a hasonló minősítésű kölcsönök feltételei

- (18) Azelőtt, hogy 2009 márciusában sor került volna a kölcsön nyújtására, három kereskedelmi bank indikatív jelleggel azonos összegű (166 millió EUR) kölcsönt ajánlott a ZSSK Cargónak azonos törlesztési időszakkal (10 év) és a következő kamatlábakkal: 6 hónapos EURIBOR plusz 295 bázispont [1. kereskedelmi bank]*), 285–300 bázispont, futamidőtől függően [2. kereskedelmi bank] vagy 425 bázispont [3. kereskedelmi bank], különleges biztosítékok nélkül.
- (19) A kölcsön nyújtásának napján, 2009. március 31-én körülbelül 32, a ZSSK Cargóéhoz hasonló hitelképességű (BB minősítés) vállalat kötött tízéves futamidejű hitel-nemteljesítési csereügyletről szerződést a pénzügyi piacokon. E szerződések többsége 305 és 916 bázispont között mozgott ⁽⁸⁾.

2.6. Az eljárás megindítása mellett szóló okok

- (20) A Bizottság azért döntött az eljárás megindítása mellett, mivel nem tudta kizárni, hogy a ZSSK Cargo számára nyújtott állami kölcsön az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül. A Bizottság úgy vélte, hogy a kölcsön nyújtására az eljárás megindításáról szóló határozat előtt nem sokkal elfogadott, a referencia-kamatlábról szóló közleményben ⁽⁹⁾ meghatározottaknál kedvezőbb feltételek mellett is sor kerülhetett volna. A Bizottság kifejezte arra vonatkozó kétségeit is, hogy a kölcsön összeegyeztethető-e a belső piaccal különösen az alábbiak tekintetében:
- (21) Annak a kérdésnek kapcsán, hogy a kölcsön megfelelt-e a piaci feltételeknek, az eljárás megindításáról szóló határozat megkérdőjelezte a megfontolásokat, amelyek miatt a referencia-kamatlábról szóló közleményben meghatározott 1 éves IBOR helyett a 6 hónapos EURIBOR, valamint a kétéves tőketörlesztési moratórium került alkalmazásra, és e megfontolások kamatlábakra gyakorolt hatását. A felszámolt kamatfelár (320 bázispont) láthatólag nem vette figyelembe a ZSSK Cargo romló pénzügyi helyzetét: hitelfelvői múlttal és elérhető hitelminősítéssel nem rendelkező, pénzügyi nehézségeket tapasztaló vállalatnál a magas szintű biztosítékkal nyújtott kölcsönnél a referencia-kamatlábról szóló közlemény értelmében a kamatfelárnak legalább 400 bázispontnak kell lennie, alacsony szintű biztosíték esetén pedig 1000 bázispontnak kellett volna lennie.
- (22) Az eljárás megindításáról szóló határozat kétségeket vetett azzal kapcsolatban is, hogy a kölcsön – amennyiben állami támogatásnak minősül – összeegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) és c) pontja értelmében az Ideiglenes közösségi keretrendszer a finanszírozási lehetőségek elérésének támogatására irányuló állami támogatási intézkedésekhez a jelenlegi pénzügyi és gazdasági válságban ⁽¹⁰⁾, A Közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról ⁽¹¹⁾ és a Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról ⁽¹²⁾ című dokumentumokban előírt szabályok fényében.

3. SZLOVÁKIA ÉSZREVÉTELEI

- (23) A szlovák hatóságok szerint az állam körütekintő részvényesként eljárva, piaci feltételek mellett nyújtotta a kölcsönt, ezért az nem tartalmaz olyan elemet, amely állami támogatásnak minősülne.
- (24) Először is, a szlovák hatóságok állítása szerint hasonló helyzetben minden észszerűen eljáró részvényes nyújtott volna ilyen kölcsönt a vállalatnak. A szlovák hatóságok azzal érvelnek, hogy a részvényes valószínűleg piaci feltételek mellett nyújtotta volna a kölcsönt, és a bankok által a hasonló paraméterekkel rendelkező kölcsönök esetében ajánlott kamatlábak alsó sávjába tartozó kamatlábat alkalmazott volna. A részvényes érdeke nem az, hogy saját vállalatának üzleti tevékenységéhez túlságosan magas kamat mellett nyújtson kölcsönt, hiszen az esetleg aránytalan terhet róna a vállalatra, ami aztán oda vezethetne, hogy meghíúsul a kölcsön célja (ami általában átmeneti gazdasági problémák megoldása vagy a vállalat üzleti tevékenységének további fejlesztése). A részvényes elsősorban abban érdekelt, hogy a vállalat a következő időszakokban termeljen nyereséget, tehát nem abban, hogy

⁽⁸⁾ Database S&P Capital IQ Platform <https://www.capitaliq.com>. A hitel-nemteljesítési csereügylet pénzügyi cserére vonatkozó megállapodás, amelynek értelmében a hitel-nemteljesítési csereügylet eladója a kölcsön-visszafizetés (adós általi) elmulasztása esetén kártalanítja a vevőt (aki rendszerint a referenciahitelt nyújtó hitelező). Más szóval a hitel-nemteljesítési csereügylet eladója biztosítja a vevőt a referenciahitel visszafizetésének elmulasztása ellen. Ez az eszköz nagyon releváns, minthogy jelzést adhat arra vonatkozóan, hogy mi lenne az a kockázati díj/kezeségvállalási díj, amelyet egy piaci szereplő kérne, hogy biztosítsa valamely hitel nemteljesítésének kockázatát.

⁽⁹⁾ A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.).

⁽¹⁰⁾ HL C 83., 2009.4.7., 1. o.

⁽¹¹⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

⁽¹²⁾ HL C 184., 2008.7.22., 13. o.

saját vállalatának a szokásos piaci feltételek mellett nyújtott kölcsön kapcsán kamatból származó bevétele legyen. Ehelyett az a szándéka, hogy a vállalat üzleti tevékenységét támogassa, és így nyereséget termeljen, amelyből később osztalékot tud fizetni.

- (25) Másodszor, a szlovák hatóságok szerint a kölcsön nyújtásának időpontjában hozzáférhető vállalati pénzügyi előrejelzések azt mutatták, hogy a ZSSK Cargo a következő 10 évben elegendő szabad pénzforgalommal rendelkezik majd ahhoz, hogy visszafizesse a kölcsönt. Amikor a Szlovák Köztársaság a kölcsön nyújtása mellett döntött, a ZSSK Cargónak nyújtott kölcsön mértékét és feltételeit a piac és a gazdaság akkori folyamatait, valamint a jövőbeni kilátásokra vonatkozó feltételezéseket figyelembe véve alaposan megfontolta. Ennek kapcsán a Szlovák Köztársaságnak rendelkezésére álltak a ZSSK Cargo válságkezelési jelentései, amelyekben a ZSSK Cargo részletesen beszámolt azokról a takarékoskodási intézkedésekről, amelyek a vállalat további működésének az előfeltételei voltak és azt célozták, hogy a vállalat ne kerüljön nehéz helyzetbe, de ugyanakkor a kölcsön visszafizetésének előfeltételei voltak. A Szlovák Köztársaság a kölcsön nyújtásakor azzal a feltételezéssel élt, hogy ha a gazdasági válság kedvezőtlen hatásai megszűnnek, a gazdaság újraindul, ami a vasúti áru fuvarozási ágazatra is pozitív hatással lesz, és ez a fuvarozott áruk megnövekedett volumenében nyilvánul majd meg. A Szlovák Köztársaság rámutat arra, hogy e várakozások a későbbiekben megalapozottnak bizonyultak, és a ZSSK Cargo a következő időszakokban a szállítmányok számának növekedését könyvelhette el, ismét jó gazdasági eredményeket kezdett elérni, és végül 2015-ben (a kölcsönszerződésben meghatározott határidőnél korábban) vissza tudta fizetni a teljes kölcsön és a kamatok összegét.
- (26) A szlovák hatóságok arra is felhívták a figyelmet, hogy a ZSSK Cargo képes volt eladósodottságát csökkenteni 2008-ban, amikor tőkearányos adóssága ekkor csaknem 6 százalékponttal, 43,9 %-ra csökkent. A szlovák hatóságok szerint a ZSSK Cargo nem volt nehéz helyzetben, és a kamatlábat az állami Adó- és Likviditáskezelési Ügynökség (ARDAL) számolta ki a referencia-kamatlábrol szóló közleménynek megfelelően.
- (27) Harmadszor, a szlovák hatóságok azzal érveltek, hogy a kölcsön feltételeiről szóló döntésük alapjául a ZSSK Cargo által korábban kapott egyéb kölcsönök szolgáltak, valamint három olyan kereskedelmi bank ajánlatai, amelyeket előzetesen felkértek arra, hogy adjanak ajánlatot azonos összegű kölcsönről.
- (28) A 6 hónapos EURIBOR kamatláb mellett annak alapján döntöttek, hogy a piacon kölcsönt kínáló kereskedelmi bankok is ezt alkalmazták volna. A Szlovák Köztársaságnak tehát az állt érdekében, hogy a kölcsönt olyan kamatlábbal nyújtsa, amely hasonló ahhoz a kamatlábhoz, amely mellett a ZSSK Cargo abban az időpontban – a piacon elérhető legkedvezőbb feltételeket tekintve – kölcsönt vehetett volna fel. Tehát – mivel a magánbankok hajlandók voltak a ZSSK Cargo részére hasonló feltételek mellett kölcsönt nyújtani, és az egyik bank megbízható, tisztességes ügyfélként jellemezte a ZSSK Cargót és fontos ügyfelei közé sorolta – a szlovák hatóságok azzal érvelnek, hogy magánszereplőként jártak el, és ezért a kölcsön nem minősül pénzügyi előnynek, vagyis a ZSSK Cargót a többi versenytárhoz képest nem hozta kedvezőbb versenyhelyzetbe.
- (29) Negyedszerre, azzal a feltevessel kapcsolatban, hogy a ZSSK Cargo hitelminősítése nem volt bizonyított, a szlovák hatóságok azzal érveltek, hogy a kölcsön nyújtásának időpontjában a ZSSK Cargo nem olyan vállalat volt, amely ne rendelkezett volna hitelfelvevői múlttal és hitelminősítéssel. ZSSK Cargo abban az időben, amikor visszatérítendő pénzügyi támogatásban részesült, viszonylag jó hitelfelvevői múlttal rendelkezett, és a bankok megbízható ügyfélnek tekintették. Ezt mutatták többek között azok az ajánlatok is, amelyeket a kereskedelmi bankok a Bizottságnak benyújtottak. Ezek az ajánlatok egyértelműen tükrözik, hogy a bankok hajlandók voltak a ZSSK Cargo számára a Szlovák Köztársaság által nyújtott kölcsön feltételeihez hasonló feltételek mellett kölcsönt nyújtani, és – tekintettel a ZSSK Cargo hitelfelvevői múltjára és megbízhatóságára – egyik bank sem kérte, hogy a ZSSK Cargo szolgáljon biztosítékkal, és nem is tette a kölcsönt ilyen biztosítéktól függővé. Tehát a ZSSK Cargo esetében a bankok sem kértek volna hivatalos hitelminősítést a kölcsön szokásos piaci feltételek melletti nyújtásához, és a bankok képesek voltak maguk elvégezni a ZSSK Cargo minősítését.
- (30) Végezetül, a szlovák hatóságok azzal érvelnek, hogy bár vannak valódi banki ajánlatok, semmi nem indokolja azt, hogy alternatív módszereket (referencia-módszereket) alkalmazzanak annak megállapítására, hogy a kölcsön nyújtása piaci feltételek mellett történt-e; a referencia-kamatlábrol szóló közlemény alkalmazása is rámutat arra, hogy a kölcsön megfelelt a referencia-kamatlábaknak:
- a) az adott időszakban a 6 hónapos EURIBOR kamatláb 1,67 % volt, ami az alkalmazott kamatfelárral (3,2 %) együtt 4,87 %-ot jelent;
- b) a 3,2 %-os kamatfelár megfelel annak a kamatfelárnak, amelyet a kereskedelmi bankok alkalmaznának (a kereskedelmi bankok által nyújtott indikatív ajánlatok szerint az átlagos kamatfelár 3,35 %).

- (31) A ZSSK Cargo nem volt magas vagy jó hitelminősítéssel rendelkező vállalat, és nem ajánlott fel biztosítékot (ebben az esetben a 100 bázispontos (1 %-os) kamatfelár is elegendő lett volna), de nem állítható, hogy ne lett volna hitelfelvevői múltja vagy hogy olyan hitelminősítéssel rendelkezett volna, amely legalább 400 bázispontos kamatfelárat tesz szükségessé. Mivel a ZSSK Cargo az adott időszakban a jónál kedvezőbb minősítésű, alacsony mértékű biztosítékkal rendelkező vállalatnak minősülhetett volna, amelynek hitelfelvevői múltja ugyanakkor azt mutatja, hogy kötelezettségeit képes teljesíteni, a szlovák hatóságok azzal érvelnek, hogy észszerű megoldás volt a kamatfelárat a referencia-kamatlábról szóló közleményben előírt módszertan szerint meghatározni (100 és 220 bázispont között), ami megfelel a szlovák hatóságok által ebben az esetben alkalmazott módszernek, még úgy is, hogy a számítás alapját a 6 hónapos EURIBOR képezte.
- (32) E tekintetben megemlítendő, hogy a bankok az adott időszakban a 6 hónapos EURIBOR kamatláb és körülbelül 3 %-os kamatfelár alkalmazásával állapították meg a kamatlábakat, azaz a kölcsön feltételeihez hasonló kamatlábakat alkalmaztak. A kamatláb meghatározása a piaci feltételek értékelése alapján történt, ideértve a kereskedelmi bankok által benyújtott indikatív ajánlatokat, azaz a piaci feltételeket tükrözve, valamint az állam által felvett hitelek kamatlábaival való összehasonlítás alapján (1,5 % p.a.), amelyhez – tekintettel a ZSSK Cargo hitelkockázatára –1,7 % p.a. kamatfelárat adtak hozzá, így a teljes kamatfelár 3,2 % p.a. lett. A kamatláb meghatározása tehát az adott időszakra jellemző piaci feltételek – nevezetesen a 6 hónapos EURIBOR + 3,2 % p.a. mértékű kamatfelár alkalmazása – mellett történt.
- (33) Összefoglalva elmondható, hogy a Szlovák Köztársaság azzal érvel, hogy a piacgazdasági befektető elvének megfelelően járt el, és ezért a kölcsön nem juttatta előnyhöz a ZSSK Cargót.

4. ÉRTÉKELÉS: AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (34) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.”
- (35) Valamely intézkedés e rendelkezés szerinti állami támogatássá minősítése tehát szükségessé teszi a következő feltételek együttes teljesülését: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie és azt állami forrásokból kell finanszírozni; ii. előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet; iii. az előnynek szelektívnek kell lennie; és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és alkalmasnak kell lennie arra, hogy befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében említett kritériumok halmozódó jellegűek, ezért ebben az esetben az eljárás korlátozható annak értékelésére, hogy a ZSSK-t (szelektív módon) előnyben részesítette-e a kölcsön.

4.1. A piaci körülményekhez képest kimutatható gazdasági előny meglétének értékeléséhez alkalmazott jogi keret

- (36) A Bíróság kimondta, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása – amely lehetővé teszi, annak értékelését, hogy egy (állami) vállalat jogtalan gazdasági előnyhöz jutott-e – attól függ, hogy az állam részvényesként vagy közhatalmi szervként jár-e el. A tagállamnak egyértelműen bizonyítania kell, hogy nyereségszerzésre törekvő befektetőként járt el, és ezt az álláspontot objektív, ellenőrizhető szempontok alapján kell bizonyítania. Ezeknek a szempontoknak az intézkedés végrehajtásáról szóló döntéssel egyidejűeknek kell lenniük, és azt kell tükröznüik, hogy a döntés olyan gazdasági értékeléseken alapul, amelyek összemérhetők azokkal, amelyeket egy piaci befektető lefolytatott volna annak érdekében, hogy meghatározza az ilyen befektetés jövedelmezőségét ⁽¹³⁾. Egy támogatás esetében mind annak fennállását, mind annak mértékét a kölcsön nyújtásának időpontjában fennálló körülmények alapján kell megítélni. ⁽¹⁴⁾
- (37) A piacgazdasági magánbefektető viselkedése, amellyel az állami befektető beavatkozását össze kell hasonlítani, nem feltétlenül egyezik meg a viszonylag rövid távon nyereségtermelési céllal tőkét kihelyező befektető szokásos viselkedésével, hanem legalább az olyan, strukturális, globális vagy ágazati politikát folytató magánholding vagy magánvállalkozás-csoport magatartásának kell lennie, amelyet hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások vezérelnek ⁽¹⁵⁾.

⁽¹³⁾ A C-124/10. P. sz., *Bizottság kontra EDF* ügyben hozott ítélet (EU:C:2012:318) 81–84. pontja.

⁽¹⁴⁾ A T-318/00 sz., *Freistaat Thüringen kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet 125. pontja, EU:T:2005:363.

⁽¹⁵⁾ A C-305/89. sz., *Olasz Köztársaság kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet 20. pontja, EU:C:1991:142.

- (38) Jelen esetben a Szlovák Köztársaság azt jelenti ki, hogy a kölcsön nyújtásakor körütekintő részvényesként járt el, és rendelkezésre bocsátotta azokat a bizonyítékokat, amelyek elérhetőek voltak a számára és amelyeket a kölcsön nyújtása előtt tekintetbe vett (lásd a 3. szakaszt). Ebből következik, hogy a Bizottságnak a szelektív gazdasági előny meglétét e bizonyítékok alapján kell vizsgálnia. Ezen belül azt kell vizsgálnia, hogy egy piacgazdasági magánbefektető, amelynek helyzete a lehető legközelebb áll – az illetékes Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztérium révén eljáró – Szlovák Köztársaság helyzetéhez, hasonló körülmények között és hasonló információkhoz való hozzáférés és azok vizsgálata alapján nyújtott volna-e pénzügyi forrásokat a ZSSK Cargónak hosszú lejáratú kölcsön formájában, a kölcsön nyújtásának idején érvényes feltételek mellett ⁽¹⁶⁾.
- (39) E vizsgálat során értékelni kell, hogy a Szlovák Köztársaság által a ZSSK Cargo részére nyújtott kölcsön feltételei szelektív gazdasági előnyhöz juttatták-e a ZSSK Cargót, azaz olyan feltételek voltak-e, amelyeket a ZSSK Cargo a piacon nem tudott volna biztosítani magának. E vizsgálat céljából a Bizottságnak mindenekelőtt a ZSSK Cargónak a kölcsön nyújtásának idején fennálló pénzügyi helyzetét és akkor előrelátható fejlődését, a Szlovák Köztársaság részvényesi helyzetét, valamint a kölcsön feltételeit kell tekintetbe vennie.
- (40) A releváns vizsgálat tárgya tehát az, hogy egy, a Szlovák Köztársaságával azonos helyzetben lévő piaci szereplő azonos feltételek mellett nyújtott volna-e kölcsönt 2009 márciusában. Az értékelés szempontjából releváns szereplő nem valamely kereskedelmi kölcsönt nyújtó kereskedelmi bank, amely elhanyagolható korábbi hitelviszonyokkal rendelkezik, vagy ilyen hitelviszonyokkal egyáltalán nem rendelkezik, hanem egy olyan piacgazdasági befektető, amely a ZSSK Cargo egyetlen részvényese, és a kölcsönt azért nyújtja, hogy az irányítása alatt álló vállalat számára lehetővé tegye a működési költségek fedezését a vállalat tevékenységében és bevételeiben beállt gyors és váratlan csökkentés után.
- (41) E vizsgálat tekintetében önmagában abból a tényből, hogy a ZSSK Cargo képes volt az eredeti futamidő lejártá előtt négy évvel (2015-ben) teljes mértékben visszafizetni a kölcsönt, és hogy ezután már működési nyereséget könyvelt el, nem vonható le az a következtetés, hogy a Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztérium helyében egy piacgazdasági hitelező is nyújtott volna kölcsönt a visszafizetés észszerű feltételezéséből kiindulva. A lejárt előtti visszafizetés csak utólagosan erősíti meg, hogy észszerű volt az értékelés, amelyet az állami részvényes/hitelező végzett a kölcsön nyújtásának időpontját megelőzően elérhető és megvizsgált információk alapján, és ennek alapján nem lehet egyértelműen levonni a következtetést, hogy egy másik szereplő ugyanilyen kölcsönt nyújtott volna.

4.2. A ZSSK Cargo részére nyújtott kölcsön értékelése

- (42) Először is, az eljárás során benyújtott bizonyítékok azt mutatják, hogy három kereskedelmi bank indikatív jelleggel azonos összegű (166 millió EUR) kölcsönt ajánlott a ZSSK Cargónak azonos törlesztési időszakokkal (10 év) és a következő kamatlábakkal: 6 hónapos EURIBOR plusz 295 bázispont [1. kereskedelmi bank]*), 285–300 bázispont [2. kereskedelmi bank] vagy 425 bázispont [3. kereskedelmi bank], különleges biztosítékok nélkül. Tehát két kereskedelmi bank kész volt arra, hogy a ZSSK Cargo részére még a Szlovák Köztársaság által felszámított kamatfelárnál (320 bázispont) is alacsonyabb kamatfelárat ajánljon. Ezek az indikatív ajánlatok a Szlovák Köztársaság számára ismertek voltak, és meg is vizsgálta azokat annak érdekében, hogy a vizsgált kölcsön kamatlábát meghatározza (lásd az (18) és a (27) preambulumbekendést). Az állami kölcsön kamatlábát tehát a piacgazdasági magánhitelezők számára megfelelő ellentételezésre tekintettel, illetve annak megfelelően határozták meg.
- (43) Valószínűsíthető volt, hogy a kölcsön feltételeinek értékelésére nem lesz jelentős hatással az, hogy a kölcsön két éves tőketörlesztési moratórium mellett valósult meg, amelyet később további 18 hónappal meghosszabbítottak. Mivel a fennmaradó összeg kamatainak fizetése 6 hónapos rendszerességgel történt a futamidő kezdetétől fogva, a halasztott tőketörlesztés előnyeihez képest nagyobb előnyt jelentettek a magasabb kamatfizetések.
- (44) Emellett az indikatív jellegű ajánlatok arra is rámutatnak, hogy a 6 hónapos EURIBOR kamatláb alkalmazása magánbankok általános gyakorlata volt, és így összhangban állt a piaci feltételekkel. E bankok mindegyike ismerte a ZSSK Cargót a korábbi években nyújtott kölcsönök kapcsán, és [az 1. kereskedelmi bank] ajánlatában kifejezetten megbízható partnernek írta le a ZSSK Cargót. Az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt előzetes állásponttal szemben az ajánlatok mellett a ZSSK Cargo rendelkezett hitelfelvevői múlttal e három kereskedelmi banknál, valamint további bankoknál is.

⁽¹⁶⁾ C-278/92. sz., C-279/92. sz. és C-280/92. sz., *Spanyol Királyság kontra Bizottság* egyesített ügyek, 21. pont. EU:C:1994:325.

- (45) Végezetül, a kölcsön esetében alkalmazott 320 bázispontos kamatfelár és a kölcsön nyújtásának idején alkalmazott CDS-kamatlábak összevetése (a leírást lásd a (19) preambulumbekkezdésben) is azt mutatja, hogy a kamatfelár összehangban áll a ZSSK Cargóval azonos hitelminősítéssel rendelkező vállalatok esetében 2009 márciusában alkalmazott tényleges piaci kamatlábakkal. Vagyis a CDS-kamatlábakkal történő összevetés nem támasztja alá az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kételyeket. Ebből az a következtetés vonható le, hogy a ténylegesen felszámolt kamatlábbal kapcsolatban nem került bizonyításra az, hogy a ZSSK Cargo a piaci feltételekhez képest jogtalan előnyhöz jutott volna.
- (46) Tehát minden hozzáférhető bizonyíték azt mutatja, hogy a ZSSK Cargo valószínűleg hasonló feltételek mellett kapott volna finanszírozást kereskedelmi magánhitelezőktől, ami elosztatja az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kételyeket. Különösen igaz ez amiatt, hogy a piaci szereplők – az állammal ellentétben – nem voltak képesek arra, hogy részvényesként az ajánlott feltételek mellett a kölcsönökből visszanyerjék a hipotetikus elmaradt (az első vizsgálat szerint állítólag alacsony) bevételeket.
- (47) Másodszor, az eljárás során gyűjtött bizonyítékok szerint a kölcsön nyújtásának időpontjában A Közös iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról című 2004-es dokumentum két számszerűsített kritériuma alapján a ZSSK Cargo nem minősült nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak (10. pont). Nevezetesen, a ZSSK Cargo az adott időszakban nem veszítette el jegyzett tőkéjének több mint a felét (ezen belül egynegyedét az megelőző 12 hónapban), és nem felelt meg a hazai fizetésképtelenségi eljárás feltételeinek. Továbbá – a 2009-ben jelentkező akut likviditáshiány ellenére – az is valószínűtlennek tűnik, hogy a ZSSK Cargo az iránymutatás nem számszerűsített kritériumai szerint nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak lett volna tekinthető (11. pont, pl. pénzügyi terhek növekedése, a vagyon értékének csökkenése vagy teljes eltűnése, kapacitásfelesleg).
- (48) A ZSSK Cargo valóban kis nyereséget könyvelt el 2008-ban, és a korábbi években felhalmozott veszteségek (amelyek összege 2008. december 31-én 1452 millió SKK, azaz 42,2 millió EUR volt) még mindig viszonylag alacsonyak voltak a több mint 13 000 millió SKK (377,5 millió EUR) összegű teljes saját tőkéhez képest. Még a teljes 2009-es évben elkönyvelt jelentős veszteség hatására sem vészett el a jegyzett részvénytőke több mint fele. Emellett 2009 elején a ZSSK Cargo adósságállománya meglehetősen szerény volt (tőkearányos adósság: 0,44). Összehasonlításként elmondható, hogy az Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról című 2014-es dokumentum szerint (amely erre az esetre nem alkalmazható) a nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak nyújtott támogatásokra vonatkozó szabályok szerint egy vállalkozás akkor minősül nehéz helyzetben lévőnek, ha ez az arány 7,5, vagyis tizenhatszer magasabb.
- (49) A ZSSK Cargo hitelminősítése a kölcsön nyújtásának időpontjában láthatólag magasabb volt CCC minősítésnél, amelyet a referencia-kamatlábról szóló 2008-as közleményben foglaltak szerint a nehéz helyzetben lévő vállalkozások esetében használnak; az eljárás megindításáról szóló határozat erre a közleményre alapozva állapította meg előzetesen, hogy a ténylegesen felszámolt kamatláb túlzottan alacsony volt. Ezzel szemben a hozzáférhető bizonyítékok azt mutatják, hogy a ZSSK Cargo BB hitelminősítést kapott volna, azaz a nehéz helyzetben lévő vállalkozásokhoz képest kisebb költségek mellett jutott volna forrásokhoz. Továbbá a nem elhanyagolható 80 bázispontos különbség, amely a vizsgált állami kölcsön 320 bázispontos kamatfelára és a referencia-kamatlábról szóló 2008-as közleményben a BB hitelminősítésű, alacsony mértékű biztosítékkal rendelkező vállalatok esetében meghatározott, a piaci kamatfelárak helyettesítésére szolgáló 400 bázispontos érték között mutatkozik, jóval alacsonyabb, mint kereskedelmi bankok tényleges ajánlataiban megadott kamatlábak és a ZSSK Cargo esetében alkalmazott kamatlábak közötti, az eljárás során kiszámított 140 bázispontos különbség.
- (50) Ebből az következik, hogy – a hivatalos eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt előzetes álláspontokkal ellentétben – az állami kölcsön kamatlába és a referencia-kamatlábról szóló 2008-as közleményben meghatározott, a piaci kamatlábak helyettesítésére szolgáló kamatláb összevetése alapján nem mutatható ki, hogy az utóbbi nem felelt meg a piaci feltételeknek.
- (51) Harmadszor, tekintetbe kell venni azt, hogy az állam a ZSSK Cargo részvényeinek 100 %-át birtokolta (és birtokolja jelenleg is). A kereskedelmi bankokkal szemben az állam kölcsönökből származó várható nyereséggel kapcsolatos megfontolásai nem korlátozódnak a várható kamatláb-befizetésekre, ehelyett szükségszerűen tekintetbe kell venniük azt, hogy a kölcsön javítja-e a ZSSK Cargo jövőbeni nyereségtermelő képességét és ezzel együtt azt a képességét, hogy az állam részesedésének értékét növelje vagy fenntartsa. A finanszírozás egyik kifejezett célja – ahogy arra a 2009-es jelentés is rámutat – az volt, hogy a ZSSK Cargo képessé váljon a gazdasági válság leküzdésére és a szerkezetváltásra a hosszú távú nyereségesség megvalósítása érdekében. E jelentés arról is beszámolt, hogy a ZSSK Cargo képes e célkitűzés megvalósítására.

- (52) A kölcsön nyújtása a ZSSK Cargo pénzügyi helyzetének hosszú távú megoldását célzó többféle, kölcsönösen támogató fellépés és intézkedés egyike volt, amelyeket a (16) preambulumbekkezdés ír le, és amelyek a következőket foglalják magukban: i. költségcsökkentő intézkedések, ii. munkavállalók ideiglenes elbocsátása és iii. a munkavállalók számának hosszú távú optimalizálása és a ZSSK Cargo tevékenységének további szerkezetátalakítása. Körültekintő piaci szereplő is támogatta volna az általa teljes mértékben ellenőrzött vállalat szerkezetváltását, mivel reális esély volt a vállalat helyzetének javulására. A 2009. februári jelentés, amelyet a szlovák hatóságok a hitelnyújtás előtt állítottak össze és vizsgáltak meg, szintén azt mutatja, hogy az állam körültekintő piaci szereplőhöz vagy hitelezőhöz hasonlóan, gondosan megvizsgálta a ZSSK Cargo fejlődésének jövőbeni kilátásait, ideértve a szolgáltatáshoz és a hitel visszafizetéséhez szükséges pénzforgalom biztosítására való képességét. A kilátások és a hozzáférhető információk alapján az állami részvényes úgy döntött, hogy – az egyéb lehetséges pénzügyi eszközök, például (vissza nem térítendő) tőke, tőkévé alakítható adósság és a ZSSK számára előreláthatólag visszafizetési gondokat okozó egyéb hibrid finanszírozási módok helyett – teljes mértékben visszatérítendő kölcsönt nyújt észszerű tőketörlesztési moratórium mellett.
- (53) A más magánrészvényesek által a 2008-ban kezdődő pénzügyi és gazdasági válság során alkalmazott eljáráshoz hasonlóan a szlovák köztársaság által benyújtott objektív és ellenőrizhető bizonyítékok is azt mutatják, hogy a vizsgált kölcsön nyújtásával a Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztérium szándéka az volt, hogy részvényesi minőségben járjon el annak érdekében, hogy egy kereskedelmileg nehéz, a fuvarozási volumenek hirtelen és nagymértékű csökkenésével járó időszakban a ZSSK Cargo folyamatos működése révén fenntartsa potenciálisan értékes részesedését (és ténylegesen így is járt el), valamint támogatta a vállalat fennmaradását azzal, hogy lehetővé tette a szerkezetátalakítást – amit a ZSSK Cargo végre is hajtott.

4.3. Következtetés

- (54) A ZSSK Cargo számára nyújtott állami kölcsön feltételei összhangban álltak a piaci feltételekkel, és piacgazdasági szereplő is nyújtott volna ilyen kölcsönt. Ebből az következik, hogy a szóban forgó kölcsönről nem mondható el, hogy (szelektív módon) előnyben részesítette volna a ZSSK Cargót. Mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében említett kritériumok halmozódó jellegűek, nem szükséges értékelni azt, hogy a kölcsön kiterjedt-e állami forrásokra, torzította-e a versenyt, vagy azzal fenyegetett-e, és érinthette-e a tagállamok közötti kereskedelmet. Kiváltképp nem szükséges annak értékelése, hogy a szóban forgó kölcsön összeegyeztethetőnek volt-e tekinthető a belső piaccal az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének b) és c) pontja értelmében,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Szlovák Köztársaság által a Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. részére nyújtott 165 969 594,37 EUR összegű kölcsön nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

2. cikk

E határozat címzettje a Szlovák Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2018. július 20-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja