

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 92



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

56. évfolyam

2013. április 3.

Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

HATÁROZATOK

2013/150/EU:

- ★ A Bizottság határozata (2012. január 9.) a Magyarország által a Malév Magyar Légitársaság Zrt. számára nyújtott SA.30584 (C 38/10, korábbi NN 69/10) állami támogatásról (az értesítés a C(2011) 9316. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 1

2013/151/EU:

- ★ A Bizottság határozata (2012. szeptember 19.) a Cseh Köztársaság által a České aerolinie, a.s. vállalat részére odaítélt SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) számú állami támogatásról (ČSA – České aerolinie – szerkezetátalakítási terv) (az értesítés a C(2012) 6352. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 16

Ár: 3 EUR

(¹) EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. január 9.)

a Magyarország által a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. számára nyújtott SA.30584 (C 38/10, korábbi NN 69/10) állami támogatásról

(az értesítés a C(2011) 9316. számú dokumentummal történt)

(Csak a magyar nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2013/150/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre (EUMSZ) 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,

tekintettel a Bizottság határozatára, amelyben a Bizottság a C 38/10 (ex NN 69/10) támogatás⁽¹⁾ tekintetében az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás⁽²⁾ megindításáról határozott,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

I. ELŐZMÉNYEK ÉS ELJÁRÁS

(1) Számos sikertelen privatizációs kísérletet követően a magyar állam 2007-ben adásvételi megállapodást kötött az AirBridge Zrt.-vel (a továbbiakban: AirBridge) a nemzeti légitársaság, a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. (a továbbiakban: Malév) részesedésének 99,95 %-ára

⁽¹⁾ 2010. december 21-i C(2010) 9671 végleges bizottsági határozat (HL C 156., 2011.5.26., 11. o.).

⁽²⁾ 2009. december 1-jei hatállyal az EK-Szerződés 87. és 88. cikke az EUMSZ 107. és 108. cikkévé vált, a két rendelkezés tartalma azonos. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére való hivatkozást – adott esetben – az EK-Szerződés 87. és 88. cikkére történő hivatkozásként kell érteni.

vonatkozóan. Az AirBridge 200 millió HUF-ot (740 000 EUR⁽³⁾) fizetett a részvények ellenében. A privatizációs megállapodást az EUMSZ 108. cikke (2) bekezdésének értelmében bejelentették a Bizottságnak, a későbbiekben azonban visszavonták⁽⁴⁾.

(2) Az új tulajdonos pénzügyi gondjai következtében az orosz Vnyesekonombank (a továbbiakban: VEB) 49,5 %-os részesedést szerzett az AirBridge-ben és a Malév közvetett részvényesévé vált.

(3) 2010 márciusában a Bizottság sajtóközlemények révén szerzett tudomást a magyar államnak a Malév visszaállamosítására irányuló szándékáról. 2010. március 2-i elektronikus levelükben a magyar hatóságok megerősítették ezeket a sajtójelentéseket.

(4) 2010. március 10-én a Bizottsághoz elektronikus levélben panasz érkezett a Wizz Air magyarországi székhelyű diszkont (fapados) légitársaságtól, a Malév legfontosabb magyarországi versenytársától érkezett. E panaszban azt állították, hogy a Malév több különböző

⁽³⁾ Az e határozatban EUR-ban megadott adatok csak jelzesszerűen feltüntetett közelítőleges összegek. Valamennyi HUF adatot (a 76 millió EUR értékű MFB-hitel és a 32 millió EUR értékű VEB-garancia kivételével, amelyeket valóban EUR-ban folyósítanak, lásd a (20) preambulumbekendést) a 2011. augusztus 2-i 270 HUF/EUR árfolyamon számítjuk át EUR-ba. 2011-ben a HUF erősen ingadozott 260 és 300 HUF/EUR között.

⁽⁴⁾ A magyar hatóságok 2008. április 10-én kelt elektronikus bejelentés útján értesítették a Bizottságot a Malév privatizációjával kapcsolatos finanszírozási megállapodásokról. Az említett intézkedést az N 190/2008. hivatkozási számon vettük nyilvántartásba. A magyar hatóságok 2009. november 12-én visszavonták az intézkedést.

intézkedés révén jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatáshoz jutott. 2009. március 29-i levelében a Bizottság továbbította a magyar hatóságoknak a panasz bizalmas adatokat nem tartalmazó változatát, és egyúttal további tájékoztatást kért. Magyarország 2010. április 30-án észrevételeket tett e panasz tárgyában, és válaszokat adott az abban felvetett kérdésekre.

- (5) A 2010. május 5-i megbeszélésen a magyar hatóságok azt közölték, hogy szerkezetátalakítást kívánnak végrehajtani a légitársaságnál. Azt is közölték továbbá, hogy még nem tudják, milyen mélységű lesz ez a szerkezetátalakítás.
- (6) A Bizottság kézhez kapott egy 2010. október 5-i keltezésű második panaszt is, (egy versenytárstól, amely nem járult hozzá személyének felfedéséhez), és azt 2010. október 21-i levelében továbbította a magyar hatóságoknak. A magyar hatóságok 2010. november 19-én észrevételeket tettek e panasz tárgyára vonatkozóan.
- (7) 2010. július 14-én és 2010. október 8-án a Bizottság további tájékoztatásokat kért a magyar hatóságoktól, amelyekre az alábbi időpontokban érkeztek válaszok: 2010. augusztus 11., 2010. augusztus 16., 2010. október 5., 2010. november 3. és 2010. november 23.
- (8) Ezek alapján 2010. december 21-én a Bizottság az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése alapján hivatalos vizsgálati eljárást kezdeményezett (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) a Malév számára nyújtott különböző állítólagos állami támogatások kapcsán.
- (9) Magyarország a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatával kapcsolatos észrevételeit 2011. február 24-én terjesztette elő.
- (10) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2011. május 26-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁵⁾. Két érdekelt féltől érkeztek észrevételek: a Wizz Air-től 2011. június 26-án és egy másik versenytárstól – aki kérte, hogy kiletét ne hozzák nyilvánosságra – 2011. június 28-án.
- (11) Ezeket az észrevételeket a Bizottság 2011. július 6-án továbbította Magyarországnak. Magyarország 2011. szeptember 5-én megjegyzéseket nyújtott be a harmadik fél észrevételeivel kapcsolatban.
- (12) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően két találkozóra került sor Brüsszelben a Bizottság szolgálatai és a magyar hatóságok között: 2011. június 10-én és 2011. október 19-én.
- (13) A Bizottság 2011. szeptember 26-án további információkat kért a magyar hatóságoktól, amelyekre Magyarország a 2011. október 25-én kelt levelében válaszolt.

II. A MALÉV ÉS AZ ÉRINTETT INTÉZKEDÉSEK

II.1. A vállalkozás

- (14) A Malév bázisa a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, ahol jelenleg 22 repülőgépből álló légitárat ⁽⁶⁾ üzemeltet európai és közel-keleti célállomások irányában. A vállalat 2009-ben 3,2 millió utast szállított ⁽⁷⁾.

II.2. A 2007. évi privatizációt megelőző időszak

- (15) A magyar hatóságok többször is próbálkoztak a Malév privatizációjával. 1992-ben a Malév 35 %-os tulajdonhányadát értékesítették az olasz állam irányítása alá tartozó Alitalia-Simest konzorcium számára. 1997-ben az Alitalia-Simest eladta a részesedését egy konzorciumnak, amelyet két magántulajdonban lévő magyar bank (az OTP és az MKB) alkotott. 1999-ben az állam visszavásárolta a magánkézben lévő tulajdonhányad túlnyomó részét, és így 97 %-os állami tulajdon jött létre.
- (16) A Malév számára – sok egyéb légitársasághoz hasonlóan – komoly problémát okozott a légiforgalmi piac visszaesése a 2001. szeptemberi eseményeket követően. A vállalat veszteségesé vált (lásd az alábbi 1. táblázatot).
- (17) A fentiek alapján az állam ismét a Malév privatizációjá mellett döntött.

II.3. A 2007. évi privatizáció és a magánkézben lévő Malév

II.3.1. Értékesítés az AirBridge részére

- (18) A vállalat feltőkésítésre szorult, és az állam tulajdonosként korlátozott lehetőségekkel rendelkezett e beruházás finanszírozására. Ajánlatokat kértek a Malév megvételére, és 2007 elején az a döntés született, hogy az AirBridge elnevezésű különleges célú gazdasági egység tette a legvonzóbb ajánlatot. Az AirBridge vonzó és gazdaságilag életképesnek látszó üzleti és szerkezetátalakítási tervet kínált.
- (19) 2007. február 23-án megkötötték az adásvételi megállapodást, amelynek értelmében a Malév részvényeinek 99,95 %-át eladták az AirBridge-nek. Az AirBridge 49 %-ban Borisz Abramovics ⁽⁸⁾, több orosz légitársaságban (KrasAir és az orosz légitársaságokat tömörítő AirUnion szövetség) többségi tulajdonhányaddal rendelkező orosz üzletember, 51 %-ban pedig magyar magán-személyek tulajdonában állt. Az AirBridge-től tehát azt várták, hogy az üzleti és szerkezetátalakítási tervek mellett iparági know-how-t és irányítást biztosít a Malév számára.

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

⁽⁷⁾ A honlap szerint „A légitársaság járatain 2010-ben több mint 3 millió fizető utas repült”.

⁽⁸⁾ Borisz Abramovics az AirBridge Zrt.-beli 49 %-os részesedését elzálogosította a Vnyesekonombanknak (VEB) – amely az orosz állam tulajdonában álló Külföldi Gazdasági Tevékenység Bankja – az utóbbi által az AirBridge Zrt.-nek nyújtott kölcsön fedezeteként.

⁽⁵⁾ Lásd a 2. lábjegyzetet.

(20) Az említett megállapodás legfontosabb elemei az alábbiak voltak:

- (a) Az AirBridge 200 millió HUF-ért (740 000 EUR) megszerezte a Malév részvényeinek 99,95 %-át. Az AirBridge köteles volt legkésőbb 2008. december 31-ig 50 millió EUR értékű finanszírozást ⁽⁹⁾ biztosítani.
- (b) 2003-ban a 100 %-os állami tulajdonú Magyar Fejlesztési Bank (a továbbiakban: MFB) 76 millió HUF összegű kölcsönt nyújtott a Malévnek, amelyet töröltek a Malév mérlegéből, és átruházták egy 100 %-os állami tulajdonban lévő különleges célú gazdasági egységre (Malév Vagyonkezelő Kft., a továbbiakban: MAVA).

Ez a 2003. évi MFB-kölcsön euróalapú, 100 %-osan az államilag garantált kölcsön volt, három hónapos IBOR + 0.5 % kamatlábbal. A kölcsön eredeti lejáratú ideje 2013 volt, a tőkerészt egy összegben kell visszafizetni a futamidő végén. A tőkerész és a kamat MAVA részére történő átutalásával a kölcsön futamidejét is meghosszabbították 2017-ig.

A magyar hatóságok szerint a kölcsönrel együtt 76 millió EUR értékű eszközt is átruháztak a MAVA-ra. Ilyen eszköz a Malév márkanév, egy kerozin szállításhoz alkalmas csövezeték és egy Boeing 767-es repülőgép. Amennyiben a Malév nyereségessé vált volna, adózás utáni nyereségének 25 %-át is át kellett volna utalnia a MAVA-nak. Az AirBridge bemutatta továbbá a VEB-nek a MAVA számára nyújtott bankgaranciáját, amely a 32 millió EUR-ig terjedő kölcsönösszeg visszafizetésének fedezetéül szolgált.

- (c) A Malévnek a Malév név és logó használatáért évi 200 000 EUR összegű licencciját is kellett fizetnie a MAVA számára. Az AirBridge köteles volt tovább használni a márkanévet, és a kölcsön új lejáratú napjáig, vagyis 2017. december 31-ig biztosítani a vállalat légitársaságként történő üzemelését.
- (d) A Malév 2008. január 1-jétől 2017. december 31-ig visszlizingbe veszi – a MAVA-ra átruházott (lásd a b) pontot) – Boeing 767-es repülőgépet ⁽¹⁰⁾.

(21) Új vezetést neveztek ki, és több költségtakarékossági és jövedelemtermelő intézkedést léptettek életbe, így megszüntették a nagy távolságú járatokat és csökkentették az alkalmazottak létszámát. Magyarország szerint azonban, mivel ezek az intézkedések egybeestek az üzemanyagárak jelentős emelkedésével, összességében nem befolyásolták a vállalat jövedelmezőségét.

⁽⁹⁾ Pontosabban 20 millió EUR értékű tőkét, valamint 30 millió EUR-t tőke, alárendelt kölcsön vagy kölcsön formájában.

⁽¹⁰⁾ A lízingdíj egy 110 000 EUR-os egyszeri díjból és 1,1 millió EUR-os éves díjből áll, továbbá a Malév fizeti az összes kapcsolódó karbantartási és üzemeltetési költséget.

(22) A Malév pénzügyi helyzete tovább romlott, és 4 hónappal később már a Malév márkanév használatáért járó jogdíj fizetéséhez szükséges likviditással sem rendelkezett.

(23) Magyarország szerint a MAVA-tól lízingelt Boeing 767-es repülőgép használatáért esedékes kifizetéseket nem állították le azt követően, hogy a Malév a nagy távolságú járatok felfüggesztése mellett döntött, mivel a Malév elismeri azokat a tartozásokat és mindössze csak késedelmes azon kifizetések teljesítése, amelyek után kamatfizetés történik.

(24) 2008 második felében a világméretű pénzügyi válság kezdett kihatni a Malévre és orosz üzleti partnereire. Borisz Abramovics több légitársasága csődbe ment. Az AirBridge már nem volt képes finanszírozni a Malévet, és nem tett eleget a VEB-bel szembeni kölcsön-visszafizetési kötelezettségének. Mivel az AirBridge 49 %-os tulajdonhányadát zálogjog terhelte a VEB javára, az utóbbi megszerezte ezeket a részvényeket. A VEB közölte, hogy mint bank hajlandó folytatni a Malév finanszírozását, de tulajdonosként nem.

II.3.2. A Malév Ground Handling értékesítése

(25) Amint a fentiekben megállapításra került, 2009 elején tovább romlott a Malév pénzügyi helyzete. A társaság részvényesei ezért azzal az ajánlattal keresték meg a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-t (a továbbiakban: MNV), hogy értékesítik az MNV Zrt.-nek a Malév Ground Handling-et (a továbbiakban: Malév GH), amely a Malév 100 %-os saját tulajdonú leányvállalata volt.

(26) Magyarország szerint a Malév GH ekkor, és azóta is rendezett pénzügyi helyzetű vállalkozás.

(27) A 2009 januárjában aláírt (és februárban módosított) előzetes adásvételi megállapodás 4,3 milliárd HUF (16 millió EUR) előleg fizetését határozta meg. Az MNV 2009 januárjában és februárjában előlegeket fizetett a Malév számára, amelyeket 2 munkanapon belül vissza kellett fizetni, ha az MNV az átvilágítás elvégzése után úgy dönt, hogy mégsem írja alá a végleges adásvételi megállapodást. Ezt a potenciális visszafizetési kötelezettséget kiegészítő mellékkikötés biztosította. 2009 júliusában az MNV végül úgy határozott, hogy nem köti meg az ügyletet, és így a vételár visszafizetése esedékessé vált.

(28) Az előleget sohasem fizették vissza az MNV-nek. Az előlegek után esedékes kamatot sohasem fizették meg az MNV-nek ⁽¹¹⁾.

⁽¹¹⁾ A Malévvál szembeni visszafizetési követelést helyett az alábbiakban említett 2010. februári, az adósság tőkévé történő átalakítása keretében – vagyis egy évvel a Malév részére eszközölt előlegek után – rendezték. Ezután egy könyvvizsgáló 4 664 604 041 HUF (17 millió EUR) összegben állapította meg a tőke kamattal növelt összegét.

II.3.3. Adóhalasztás

- (29) 2007. január és 2010. március között a magyar Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (a továbbiakban: APEH) engedélyezte a Malév számára, hogy elhalassza vagy átütemezze különféle típusú adó- és társadalombiztosítási járulék-fizetési kötelezettségeinek teljesítését. Az APEH nem tudta behajtani a 2008 júliusa óta esedékes tartozást, és később további összegek átütemezését is engedélyezte. 2010 márciusában a Malév adó- és társadalombiztosítási tartozása (tőkeösszeg és késedelmi kamat) 13,7 milliárd HUF (51 millió EUR) volt. A teljes Malév csoport tekintetében ez az adat 16,8 milliárd HUF (62 millió EUR). 2010. március 11-én rendezték a Malév APEH-nál vezetett folyószámláján fennmaradó tartozást a lentebb említett, 2010. februári tőkeemelésből származó készpénz egy részének felhasználásával.

II.4. A 2010. évi visszaállamosítás és az állami ellenőrzés alatt álló Malév

II.4.1. A Malév visszaállamosításának okai

- (30) 2010-ben nem volt lehetőség olyan magánbefektetőket találni, akik átveszik az AirBridge/VEB-től a Malév főrésztulajdonosának szerepét. Különösen a VEB-nek nem állt szándékában, hogy a légitársaságot stratégiai befektetőként finanszírozza. A légitársaság pénzügyi teljesítménye továbbra is gyenge volt, lásd az alábbi 1. táblázatot.

1. táblázat

A Malév teljesítménymutatói a 2003 és 2010 közötti időszakban (milliárd HUF)

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

Forrás: A magyar hatóságok által küldött tájékoztatások és a Malév 2010. évi pénzügyi elszámolásai

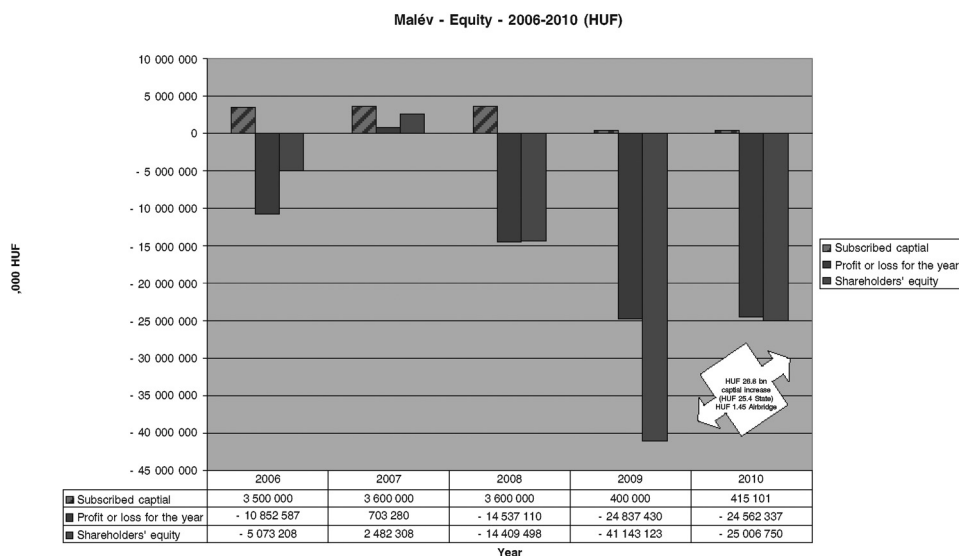
- (31) A felszámolás helyett a magyar hatóságok döntésük szerint tárgyalásokat kezdtek a VEB-bel és az AirBridge Zrt.-vel, hogy megkíséreljék megszilárdítani a Malév közép és hosszú távú piaci helyzetét.

II.4.2. A 2010. februári tőkeemelés: hitel tőkévé alakítása útján és friss tőkével

- (32) 2010. február 26-án a VEB, az AirBridge, az MNV, a Malév és a magyar kormány megállapodott egy 25,4 milliárd HUF (94 millió EUR) értékű tőkeemelésről, részben friss tőkeinjekció (20,7 milliárd HUF vagy 77 millió EUR), részben pedig a Malév GH-ért fizetett előlegből és az arra felszámított kamatból álló adósság tőkévé alakítása révén (lásd a fenti (23) preambulumbekendést), összesen 4,7 milliárd HUF (17 millió EUR) értékben. Az AirBridge továbbá 1,5 milliárd HUF (5,4 millió EUR) összeget cserélt át részvényre. Ennek következtében a Malévvál szembeni követelések megszűntek, és a korábbi hitelezők a vállalat résztulajdonosává váltak.
- (33) A tőkeemelést megelőzően közel nullára szállították le a Malév meglévő jegyzett tőkéjét, hogy ezáltal fedezzék a felhalmozott veszteségek egy részét, és kifejezzék azt a tényt, hogy a Malévben meglévő részesedések elértéktelenedtek. Ezután egyenként 0,01 HUF névértékű új részvények kibocsátása révén megemelték a Malév jegyzett tőkéjét. A Malév sajáttőke helyzetének javulása az 1. ábrán látható.
- (34) Az MNV 20,7 milliárd HUF (77 millió EUR) összegű készpénzes hozzájárulása lehetővé tette, hogy a Malév teljesítse a fenti (29) preambulumbekendésben említett valamennyi esedékes adófizetési kötelezettségét, és ideiglenesen stabilizálja a működését.
- (35) A tőkeemelést követően az állam 94,6 %-os tulajdonhányadot szerzett a Malévben, és az AirBridge/VEB részesedése minimálisra csökkent.

1. táblázat

A Malév sajáttőke-helyzetének javulása



II.4.3. 2010. május–augusztus: Tulajdonosi kölcsönök és a tőke átalakítása

- (36) 2010. május és augusztus között a magyar állam az MNV útján több tulajdonosi kölcsönt nyújtott a Malév számára összesen 9,2 milliárd HUF (34 millió EUR) értékben.
- (37) Az első, 2010. májusi kölcsön 2,16 milliárd HUF (7,9 millió EUR) összegű volt, és 9,97 %-os kamatra, 3 éves futamidővel nyújtották. A visszafizetés egy összegben, a futamidő végén esedékes, biztosítékul pedig a Malév GH részvényeire bejegyzendő zálogjog szolgált.
- (38) A második, 2010. júniusi kölcsön 1,34 milliárd HUF (4,9 millió EUR) összegű volt. Ismét 3 éves futamidejű, 9,97 %-os kamatozású tulajdonosi kölcsönről volt szó, amely esetében a tőketörlesztés szintén egy összegben, a futamidő végén esedékes, biztosítékul pedig a Malév GH részvényeire bejegyzendő zálogjog szolgált.
- (39) 2010 augusztusában nyújtották a harmadik, 5,7 milliárd HUF (20,8 millió EUR) összegű tulajdonosi kölcsönt. Ez is 3 éves futamidejű, 9,97 %-os kamatozású, a futamidő végén egy összegben visszafizetendő kölcsön volt. Ebben az esetben egy repülőgépen (HA-LNA CRJ gép) bejegyzett zálogjog jelentette a biztosítékot.

- (40) Szeptember 24-én ezt a három, összesen 9,2 milliárd HUF (33,6 millió EUR) összegű kölcsönt, az azok után fizetendő kamattal (ami összesen 9,4 milliárd HUF, illetve 34,3 millió EUR összeget tesz ki) együtt a Malévbe történő tőkeapporttá alakították át, ezáltal a mögöttes biztosítékok felszabadultak.

II.4.4. 2010. szeptember: További tőkeemelés és tulajdonosi kölcsön

- (41) 2010. szeptember 24-én az MNV a Malév tőkéjét további 5,3 milliárd HUF (19,3 millió EUR) összegű készpénzes tőkeinjekcióval is megemelte. Ezáltal az MNV (vagyis az állam) Maléven belüli tulajdonhányada 96,5 %-ra nőtt.
- (42) Ugyanazon a napon az állam további 5,7 milliárd HUF (20,8 millió EUR) összegű, 3 éves futamidővel, 9,97 %-os kamatlábbal tulajdonosi kölcsönt nyújtott. Az első kamatfizetés a folyósítás időpontjától számított 6 hónappal volt esedékes, a tőke visszafizetésére pedig egy összegben a lejáratkor kerül sor. E kölcsön biztosítékát a HA-LNA CRJ repülőgépen mintegy 1,8 milliárd HUF vagyonértéken bejegyzett zálogjog, és a nemzetközi és magyarországi IATA által szervezett ügynöki forgalmi bevételeken alapítandó zálogjog képezte.

III. A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEGZÉSE

- (43) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság azt a kérdést vizsgálta, hogy az alábbi intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek-e.

— 1. intézkedés: A Malév 2003. évi, az MFB (100 %-os állami tulajdonú fejlesztési bank) által a Malév számára nyújtott **76 millió EUR** összegű kölcsönének és a Malév néhány eszközének az állami tulajdonban lévő MALÉV MAVA általi, 2007. december 31-ével történő átvétele. A kölcsön futamidejét később 2017-ig meghosszabbították.

- 2. intézkedés: A **4,3 milliárd HUF** összegű készpénzes kölcsön nyújtása egyéves időtartamra a Malév GH elnevezésű leányvállalatának az MNV által tervezett (és később meghiúsult) megvásárlása keretében, amely a magyar hatóságok szerint pénzügyileg stabil vállalat volt. Annak ellenére, hogy az ügylet nem valósult meg, a vételár előlegét sohasem fizették vissza.
- 3. intézkedés: A 2007. január és 2010. március között esedékes különböző adó- és társadalombiztosítási járulékfizetések elhalasztása. 2010 márciusában a Malév adó- és társadalombiztosítási hozzájárulási adóssága **13,7 milliárd HUF** összegű volt.
- 4. intézkedés: 2010 februárjában az MNV általi, **25,4 milliárd HUF** értékű tőkeemelés, részben friss tőkeinjekció (20,7 milliárd HUF vagy 77 millió EUR), részben pedig a GH-ért fizetett előlegnek és az arra felszámított kamatnak hitelből tőkévé történő átalakítása révén (lásd a 2. intézkedést), összesen 4,7 milliárd HUF értékben. (Az AirBridge továbbá 1,5 milliárd HUF összeget cserélt át részvényre.)
- 5. intézkedés: Az MNV által a Malévnek 2010. májustól 2010. augusztusig nyújtott, összesen **9,2 milliárd HUF** értékű három tulajdonosi kölcsön. Mindhárom forintkölcsön 9,97 %-os kamatozása, a tőke visszafizetésére egy összegben a futamidő végén kerül sor (mindegyik részlet három éves futamidejű). Az első kettő, összesen 3,5 milliárd HUF (13 millió EUR) összegű részlet biztosítékul a Malév GH leányvállalata szolgált, és a harmadik, 5,7 milliárd HUF (21 millió EUR) összegű részlet esetében pedig egy HA-LNA CRJ repülőgép jelentette a biztosítékot.
- 6. intézkedés: 2010 szeptemberében az említett tulajdonosi kölcsönök (és az utánuk járó kamat) hitelből tőkévé alakítása **9,4 milliárd HUF** összegben.
- 7. intézkedés: 2010 szeptemberében további **5,3 milliárd HUF** összegű készpénzes tőkeemelés. Az állam részesedése 96,5 %-ra emelkedett.
- 8. intézkedés: 2010 szeptemberében további **5,7 milliárd HUF** összegű tulajdonosi kölcsön, 9,97 %-os kamattal, a tőke egy összegben való visszaváltásával a futamidő végén. A kölcsön biztosítékát a fent említett HA-LNA CRJ repülőgép, valamint a nemzetközi és magyarországi IATA által szervezett ügynöki forgalmi bevételeken alapított zálogjog képezte.

(44) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megkérdőjelezte továbbá, hogy ezek az intézkedések, amennyiben állami támogatásnak minősülnek az

EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, összeegyeztethetők-e a belső piaccal az EUMSZ-ben és különösen a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásban⁽¹²⁾ (a továbbiakban: megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatók) foglalt kivételek alapján.

IV. MAGYARORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

- (45) Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában Magyarország megismételte a fent leírt tényeket, továbbá részletesen kifejtette az okokat, amelyek a légitársaság nehézségeit eredményezték. Magyarország azt is megerősítette, hogy a Malév állandó nehézségekkel küzdő vállalkozásnak minősül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatók értelmében legalább 2006 második felétől kezdődően.
- (46) A hivatalos vizsgálati eljárás megindítását megelőzően a magyar hatóságok röviden összefoglalva azzal érveltek, hogy valamennyi intézkedés megfelel a piacgazdasági befektetői elvnek és a piacgazdasági hitelezői elvnek.
- (47) A Malévnek az AirBridge részére történő értékesítését kísérő intézkedések vonatkozásában a magyar hatóságok azt állították, hogy azok piacokonformak, mivel fedezettel biztosították a kölcsön MAVA általi átvételét. A Malév GH meghiúsult értékesítése tekintetében azt állították, hogy a Malév nem jutott előnyhöz, mivel a vételár késedelmes visszafizetését megfelelően biztosították, a vételár kamatát pedig kiszámították. Az adóhalasztást illetően pedig azzal érvelnek, hogy ezen összegeket is biztosították, és az összes alkalmazandó kamatterhet és kényszerítő bírságot kirótták, továbbá hogy az adóhalasztás általános intézkedés. A Malév visszaállamosítását illetően a magyar hatóságok azt állítják, hogy amennyiben érvényesíthették volna a Malévvál szembeni követeléseiket, az a vállalat csődjéhez és felszámolásához vezetett volna. Úgy vélik, hogy ha így tettek volna, akkor (a fenti (20) preambulumbekezdésben említett VEB bankgarancia által fedezettől eltérő) követeléseiknek csak kis részét fizettethették volna vissza. A nemzetgazdaság szintjén továbbá komoly negatív következményekkel kellett volna szembenéznük⁽¹³⁾.
- (48) A tulajdonosi kölcsönökkel, majd azoknak a Malév tőkévé történő átalakításával kapcsolatosan az állam úgy véli, hogy azok nem nyújtottak előnyt a Malévnek, mivel az említett kölcsönökre mindig teljes körű eszközfedezettel biztosították, piacokonform kamatlábakat alkalmaztak, és a tőkévé történő átalakításkor teljes mértékben figyelembe vették az összes esedékes kamatot.

⁽¹²⁾ A nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.).

⁽¹³⁾ Így pl.: munkahelyek megszűnése, a Malév beszállítóira gyakorolt hatás, a budapesti repülőtér csökkenő forgalma, a kevesebb érkező turista, továbbá a Magyarország beruházási helyszíneként élvezett általános vonzerejére gyakorolt kedvezőtlen hatások.

(49) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően a magyar hatóságok nem nyújtottak be új információkat. Magyarországnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei nem tartalmaznak új elemeket annak alátámasztására vonatkozóan, hogy az intézkedések nem minősülnek támogatásnak, továbbá azt igazoló információt, hogy a végrehajtott intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal, és különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásokkal.

V. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (50) Két versenytárs nyújtott be észrevételeket (lásd a fenti (10) preambulumbekendést), mindkettő támogatta a Bizottság vizsgálatát:
- (51) A versenytárs, amely nem járult hozzá személyének felfedéséhez, azt állította, hogy egyes magánbefektetők érdeklődést mutattak az iránt, hogy irányítást biztosító részsedést szerezzenek a Malévban, ami azt jelzi, hogy a Malév 2010. évi visszaállamosításán kívül léteztek más, megvalósítható lehetőségek.
- (52) A Wizz Air a MAVA-ra átruházott eszközök összesített piaci értékét az MFB-kölcsönrel együtt (1. intézkedés), beleértve a Malév márkanévét, egy kerozin szállítására alkalmas csővezetékét és egy Boeing 767-es repülőgépet mindössze 27 millió EUR-ra becsülte, amely lényegesen alacsonyabb, mint a kölcsön összege. A Wizz Air ezáltal arra a következtetésre jutott, hogy ezt az ügyletet nem a szokásos piaci feltételeknek megfelelően kötötték és ezáltal a Malév jelentős előnyhöz jutott.
- (53) Ami az adóhalasztást (3. intézkedés) illeti, a Wizz Air azt állította, hogy a magyar törvények értelmében egy, a Malév pénzügyi helyzetéhez hasonló helyzetben lévő magánvállalkozás sem automatikusan, sem kivételes esetben nem részesülhet a szóban forgóhoz hasonló adóhalasztásban.

VI. MAGYARORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK MEGÁLLAPÍTÁSAIRA

- (54) Magyarország, miután a Bizottság a válaszára előírt határidőt meghosszabbította, 2011. szeptember 5-én reagált ezekre az észrevételekre. Magyarország fenntartja álláspontját arra vonatkozóan, hogy a korábbi intézkedéseket igazolja a piactudományi befektetői elve szerinti próba (lásd az alábbi (59) preambulumbekendést), és ezáltal nem minősülnek állami támogatásnak. Magyarország szerint a közpolitikai célkitűzések megléte nincs hatással arra, hogy az intézkedések nem minősülnek támogatásnak.
- (55) Magyarország kijelentette, hogy nem léteztek megvalósítható lehetőségek és csak a visszaállamosítás tette lehetővé a magyar hatóságok számára, hogy teljes mértékben átvegyék a működési ellenőrzést a Malév felett, megteremtve a nemzeti fuvarozó számára a lehetőséget,

hogy valóban végrehajtsa a 2007 óta folytatott szerkezetátalakítási eljárást, a vállalat kereskedelmi sikerének biztosítása érdekében. Az 1. intézkedést illetően Magyarország úgy vélte, hogy a szóban forgó eszközök értéke megfelel a kölcsön értékének. A 3. intézkedést illetően Magyarország kijelentette, hogy a magyar adóhatóság úgy kezelte a Malévet, mint bármelyik más hasonló helyzetben lévő adófizetőt.

VII. AZ EUMSZ 107. CIKKÉNEK (1) BEKENDÉSE SZERINTI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

VII.1. Általános rendelkezések

- (56) Annak megállapítása érdekében, hogy a szóban forgó intézkedések állami támogatásnak tekinthetők-e, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy teljesítik-e az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésben foglalt együttes feltételeket. Ez a rendelkezés kimondja, hogy „[h]a a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső 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.”
- (57) E rendelkezés fényében a Bizottság értékeli, hogy a Malév javára tett vitatott intézkedések állami támogatásnak minősülnek-e.
- (58) Az állami támogatás meghatározásának kumulatív kritériumai tekintetében ebben az esetben a kereskedelem érintettsége és a verseny torzulása vitathatatlannak, és azt a magyar hatóságok sem vitatták. A Malév versenyben áll más európai uniós légitársaságokkal, különösen azóta, hogy 1993. január 1-jén hatályba lépett a légi közlekedés liberalizációjának harmadik szakasza (harmadik csomag) ⁽¹⁴⁾. A szóban forgó intézkedések lehetővé tették a Malév számára, hogy folytassa működését, így más versenytársakkal ellentétben nem kellett szembenéznie a gyenge pénzügyi eredményeiből származó szokásos következményekkel.
- (59) Az állami forrásokat és az intézkedések államnak való tulajdoníthatóságát sem vitatta Magyarország. Az APEH a magyar adóhatóság, így működése nyilvánvalóan az államnak tudható be. Az MNV a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. Feladatait az állami vagyonról szóló törvény legfontosabb keretszabályai határozzák meg. Az MNV hajtja végre a kormány és az illetékes miniszter határozatait. A MAVA szintén 100 %-os állami tulajdonban van (az MNV-n keresztül) és – a magyar hatóságok magyarázata szerint – „a magyar állam egyfajta kifejeződése”.
- (60) A 3. intézkedés kivételével (adóhalasztás) a selektivitás meglétét Magyarország nem vitatta. Az intézkedések egyetlen vállalatot, a Malévet jutatták előnyhöz.

⁽¹⁴⁾ A „harmadik csomag” tartalmazza az uniós légitársaságok működési engedélyére vonatkozó harmonizált követelmények bevezetését (2407/92/EGK rendelet), a nyílt hozzáférést valamennyi, az EU-n belüli összes útvonalra érvényes ilyen működési engedéllyel rendelkező uniós légitársaság számára (2408/92/EGK rendelet), valamint teljes körű szabadságot a vitel- és tarifadíjakra vonatkozóan (2409/92/EGK rendelet).

- (61) Az, hogy a vizsgált intézkedések előnyt biztosítottak-e a Malév számára, a következőkben kerül értékelésre.
- (62) A Bizottság megjegyzi, hogy a közösségi jog kialakult elvei alapján, amennyiben egy vállalat számára további saját tőkét biztosítanak a szokásos piaci feltételeknél kedvezőbb módon, úgy ez az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésének szabályozási körébe tartozik, mivel az a vállalat ezen cikk szerinti előnyben részesítését eredményezné. Annak megállapítása érdekében, hogy nyújtottak-e ilyen előnyt, a Bizottság a „piacgazdasági befektetői elvet” alkalmazza. Ezen elv szerint, amennyiben „egy, a piacgazdaság szabályainak megfelelően cselekvő, az állami szektor közigazgatási intézményeihez hasonló méretű finanszírozó, aki rendes piaci viszonyok között tevékenykedik, a megfelelő körülmények között motiválható lett volna-e a kérdéses tőkejuttatásra”, nem lett volna szükség állami támogatásra. A Bizottságnak éppen ezért értékelnie kell, hogy hasonló körülmények között egy magánbefektető részt vett volna-e az érintett ügyletben⁽¹⁵⁾. Egy feltételezett befektető körültekintő finanszírozóként⁽¹⁶⁾ cselekszik, aki nyereségeit maximalizálni szeretné, anélkül azonban, hogy a tőkehozamhoz képest túl nagy kockázatot vállalna⁽¹⁷⁾.
- (63) Az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlatának megfelelően, annak a magánbefektetőnek a magatartásának, akivel a gazdaságpolitikai célokat követő állami befektető beavatkozását össze kell vetni, nem feltétlenül kell megfelelnie egy olyan átlagos befektető magatartásának, aki viszonylag rövid időn belüli nyereség realizálásának céljából valósít meg tőkekihelyezést, mégis legalább egy olyan magánholding-társaságra vagy magán vállalkozási csoportra jellemzőnek kell lennie, amelyik strukturális – általános vagy ágazati – politikát folytat és amelyet a hosszú távú nyereségeség kilitása vezérel⁽¹⁸⁾.
- (64) Ezenkívül, „az állami befektető és a magánbefektető magatartásának összehasonlítását arra tekintettel kell elvégezni, hogy a szóban forgó gazdasági művelet során az adott időpontban rendelkezésre álló információk és előrelátható fejlődési irányok alapján a magánbefektető hogyan viselkedett volna⁽¹⁹⁾”.
- (65) A Bizottság elemzésének és értékelésének tartalmaznia kell „a vitatott művelet és összefüggéseinek valamennyi releváns elemét. Ebbe beletartozik a kedvezményezett vállalkozás pénzügyi helyzete és az érintett piac. A fenti következtetések alapján a fő kérdés, amelyet a Bizottság meg akar vizsgálni az, hogy a vállalkozás

„részesül-e olyan gazdasági előnyben, amiben rendes piaci feltételek mellett nem részesülne⁽²⁰⁾”.

- (66) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat alapján a piaci magánbefektetői elvet a kölcsönök esetében is alkalmazni kell. Egy kölcsön megítélése kapcsán ez az elv azt a kérdést is felveti, hogy egy magánbefektető nyújtott volna-e ilyen kölcsönt a kedvezményezett számára, olyan feltételek mellett, amelyek mellett végül megadták⁽²¹⁾.

VII.2. Az intézkedések összességének értékelése

- (67) Ahogy az eljárás megindításáról szóló határozatban már kifejtésre került, a BP Chemicals-ügyben hozott ítélet⁽²²⁾ lényeges a jelenlegi ügy értékelése szempontjából. A Bizottság valójában úgy véli, hogy az intézkedések nem önálló, továbbá időrendjük, a Malév pénzügyi helyzete és azon céljuk révén, hogy fenntartsák a vállalat működését, valamint megoldják a veszteségekből fakadó likviditási igényeit és alultőkésítettségét, összekapcsolódnak egymással. Magyarország az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozó észrevételeiben kifejti továbbá, hogy a „folyamat” különböző lépései „nem elkülöníthetők”, és valamennyi intézkedésnek egyetlen célja van, a légitársaság működésének biztosítása egy stratégiai befektető révén.
- (68) Magyarország beadványai alapján egyértelművé vált, hogy a Magyarország által a Malév javára végrehajtott intézkedéseket kizárólag közpolitikai célkitűzések ösztönözték, és azok nem a vállalat jövőbeni nyereségeségével kapcsolatos megfontolásokon alapulnak. Magyarország számos alkalommal hangsúlyozta a privatizáció sikertelenségét, valamint a Malév nemzetgazdasági jelentőségét. Elismerte, hogy az intézkedések végrehajtása során az állam figyelembe vette „a légitársaságnak a nemzeti infrastruktúra, a munkaerőpiac és a szállítók érdekei kapcsán játszott szerepét”. A magyar hatóságok azt is kihangsúlyozták, hogy nincs olyan magánbefektető, amely jelenlegi formájában hajlandó lenne átvenni a légitársaságot. A Bizottságnak ezért azt kell feltételeznie, hogy egyetlen magánbefektető sem viselkedett volna az intézkedések végrehajtása során a magyar kormányhoz hasonló módon azonos körülmények között. A Bizottság arra is emlékeztet, hogy a Boch-ügyben hozott ítéletében a Bíróság kimondta, hogy „meg kell vizsgálni, hogy hasonló körülmények között egy, az előrelátható nyereségeséget szem előtt tartó, minden szociális vagy regionális politikai, illetve szektorfüggő megfontolástól elvonatkoztatva, a magánszektorba tartozó részvényes hajlandó lenne-e a szóban forgó tőkét jegyezni”⁽²³⁾.

⁽¹⁵⁾ A T-228/99. sz. és T-233/99. sz., Westdeutsche Landesbank GZ kontra Bizottság egyesített ügyekben 2003. március 6-án hozott ítélet (EBHT 2003., II-435. és az azt követő oldalak) 245. pontja.

⁽¹⁶⁾ A C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.) 71. pontja.

⁽¹⁷⁾ A T-228/99. sz. és T-233/99. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (hivatkozás a 15. lábjegyzetben) 255. pontja

⁽¹⁸⁾ A 305/89. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 1991. március 21-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-1603. o.) 20. pontja.

⁽¹⁹⁾ A T-228/99. sz. és T-233/99. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (hivatkozás a 15. lábjegyzetben) 246. pontja. Lásd még a T-16/96 sz., Cityflyer Express kontra Bizottság ügyben 1998. április 30-án hozott ítélet (EBHT 1998., II-757. o.) 76. pontját.

⁽²⁰⁾ A T-228/99. sz. és T-233/99. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet (hivatkozás a 15. lábjegyzetben) 251. pontja.

⁽²¹⁾ A T-16/96 sz. ügyben hozott ítélet (hivatkozás a 19. lábjegyzetben) 45–46. pontja.

⁽²²⁾ A T-11/95. sz., BP Chemicals kontra Bizottság ügyben 1998. szeptember 15-én hozott ítélet (EBHT 1998., II-3235. o.) 170. pontja, a T-415/05. sz., T-416/05. sz. és a T-423/05. sz. Olympic egyesített ügyekben 2010. szeptember 13-án hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 385. pontja.

⁽²³⁾ A 40/85. sz., Belgium kontra Bizottság (Boch) ügyben 1986. július 10-én hozott ítélet (EBHT 1986., 2321. o.) 13. pontja. Lásd még a T-129/95. sz., T-2/96. sz. és T-97/96. sz., Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH kontra Bizottság egyesített ügyekben 1999. január 21-én hozott ítélet (EBHT 1999. II-17. o.), 132. pontját.

- (69) A Malév hosszú időn át tartó rossz pénzügyi eredményeire tekintettel (lásd az 1. táblázatot és a (103)–(104) preambulumbekendést), valamint Magyarország azon érvelésére, hogy a légitársaság legalább 2006 óta állandó nehézségekkel küzd, egy magánbefektető számára elfogadható nyereség csak akkor lett volna elvárható, ha a vállalat drasztikus szerkezetátalakításon ment volna át. Azonban sem Magyarország, sem a Malév nem utalt arra, hogy a vizsgált intézkedések bármelyikének is egy ilyen szerkezetátalakítási terv jelentette volna az alapját.
- (70) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy az 1–8. intézkedések együttesen nem összeegyeztethetők a piaci magánbefektetői elvvel. Ezt az értékelést megerősíti továbbá az egyes intézkedések értékelése.

VII.3. Az 1–8. intézkedés értékelése

VII.3.1. 1. intézkedés

- (71) Magyarország úgy véli, hogy a MAVA tevékenységei egyszeri feladatra korlátozottak, ez a korábban a Malév birtokába tartozó bizonyos eszközök birtoklása, valamint „összekötő szerep a Malév és az MFB közötti egyes kifizetések” vonatkozásában. A MAVA-t kizárólag erre a célra hozták létre.
- (72) A MAVA részére átcsoportosított 76 millió EUR összegű adósság a Malév és az MFB közötti 2003. évi hitelmegállapodás eredménye. A kölcsönt egy összegben a futamidő végén kellett volna visszafizetni és állami garanciával fedezett összeg volt. Ez a 2003. évi kölcsön szerepelt a csatlakozási szerződésben szereplő, létező támogatási programok listáján⁽²⁴⁾. A 2007. évi megállapodásban azonban a kölcsön futamidejét 2017-ig meghosszabbították. 2007 óta ezért az intézkedést nem lehet továbbra is létező támogatási intézkedésnek tekinteni. Valóban, egy támogatási intézkedés meghosszabbítása új támogatási programnak minősül a 794/2004/EK bizottság rendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében⁽²⁵⁾.
- (73) A vizsgálat egyértelművé tette, hogy ennek az ügyletnek (azaz az adósság futamideje meghosszabbításának, a MAVA létrehozásának, az adósság MAVA részére történő átcsoportosításának, az eszközök MAVA részére történő átcsoportosításának és a visszlizingelési megállapodásoknak) az egyetlen célja a Malév adósságának szerkezetátalakítása volt. Magyarország is elismerte, hogy a MAVA célja soha nem a profitszerzés volt. Ezen ügylet eredményeképp az adósságot (az eszközökkel együtt) törölték a Malév mérlegéből.
- (74) Magyarország azon érve, hogy a Malév és az AirBridge által vállalt pénzügyi kötelezettségek elegendők voltak a MAVA költségeinek fedezésére, nem elfogadható annak bizonyítására, hogy az ügylet piacokonform, mivel egyetlen piaci magán szereplőnek sem állt volna érdekében, hogy hasonló módon cselekedjék. A felajánlott fedezetek célja az volt, hogy lehetővé tegyék a MAVA számára az adósság visszafizetését a kölcsön futamidejének végén, azaz 2017-ben⁽²⁶⁾. Egyetlen magánbefektető sem vállalta ilyen kockázatot, hogy átvegyen bizonytalan jövőbeli értékkel bíró eszközöket egy adott fizetési kötelezettség ellenében.
- (75) Annak ellenére, hogy a magyar hatóságok meglehetősen átfogó értékelést⁽²⁷⁾ nyújtottak a Boeing 767-es repülőgép⁽²⁸⁾ és a kerozin szállítására alkalmas csővezetékkel⁽²⁹⁾ kapcsolatban, a Malév márkanévre (56 millió EUR) vonatkozó értékelés (diszkontált pénzforgalmi módszer) körkörös érvelésnek tűnik, valamint nagymértékben a légitársaság teljesítményére támaszkodik, emiatt annak eredményét nem lehet a Malév márkanév objektív értékének tekinteni, különösen a légitársaság helyzetét és teljesítményét figyelembe véve. Tekintettel arra a tényre, hogy az állam tisztában volt azzal a lehetőséggel, hogy a Malév nem lesz képes teljesíteni jogdíjfizetési kötelezettségeit, a diszkontált pénzforgalmi módszer tényleges értékének nullának kellett volna lennie. Ezen különleges szerződéses szerkezet keretében a márkanév értékét nem lehet megfelelő fedezetként elfogadni.
- (76) A szerződő feleknek tudniuk kellett, hogy a Malév, amely már 2007-ben is nehézségekkel küzdött, valójában nem tudta megfelelően teljesíteni jogdíjfizetési kötelezettségeit. Valójában az ügyletet követően a MAVA „költségeit” (azaz az MFB részére történő kamatfizetést) nem lehetett a Malév által a márkanév után fizetett jogdíjából fedezni. A MAVA nem tett lépéseket a fennmaradó kifizetések kikényszerítésére.
- (77) A 32 millió EUR értékű VEB-garanciának nemcsak a tőkeösszeg, hanem a MAVA által az MFB számára történő rendszeres kamattörlesztés fedezésére is szolgálnia kellett volna.
- (78) A fentiek alapján, valamint tekintettel arra a tényre, hogy nem csoportosították át megfelelő egyenértéket a MAVA számára, az adósságnak a vállalat mérlegéből való törölését a Malév számára nyújtott előnyként kell értékelni.

⁽²⁴⁾ A létező támogatások listáját a Cseh Köztársaságnak, Észtországnak, Ciprusnak, Lettországnak, Litvániának, Magyarországnak, Máltának, Lengyelországnak, Szlovéniának és Szlovákiának az Európai Unióhoz történő csatlakozásáról szóló szerződés IV. mellékletének 3. fejezetében szereplő, létező támogatási eljárás 1(b) pontja tartalmazza.

⁽²⁵⁾ HL L 140, 2004.4.30., 1. o. Lásd a T-332/06. sz., Alcoa Trasformazioni kontra Bizottság 2009. március 25-én hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 32. pontját, valamint a T-127/99, T-129/99 és T-148/99, Diputación Foral de Álava kontra Bizottság egyesített ügyekben 2002. március 6-án hozott ítéletet (EBHT 2002., II-1275. o.).

⁽²⁶⁾ Főként, a Malév köteles visszavásárolni a Malév márkanévet 2017-ben 76 millió EUR-ért, amelyből aztán a MAVA visszafizetné az MFB-kölcsönt.

⁽²⁷⁾ Mindhárom eszköz (a repülőgép, a kerozin szállítására alkalmas csővezeték, valamint a Malév márkanév) értékelését az American Appraisal készítette el.

⁽²⁸⁾ Költségalapú módszer, amely figyelembe veszi az éves „The Aircraft Value Reference” magazinban található információkat, illetve a repülőgépre vonatkozó indikatív ajánlatot. (A repülőgépre vonatkozó indikatív ajánlatot az American Appraisal részére nyújtották a Malév által nyújtott információk alapján.)

⁽²⁹⁾ Költségalapú módszer.

VII.3.2. 2. intézkedés

- (79) Az MNV által a GH (később meghiúsult) eladásáért fizetett előleget illetően, a Magyarország által benyújtott szakértői értékelés szerint 2009-ben a GH nettó eszközértéke 1,6 milliárd HUF és becsült piaci értéke 3,5 milliárd HUF volt. Valójában 2009 januárjában az MNV 1,6 milliárd HUF-ot fizetett a Malévnek előlegként. Ebben az esetben a HA-LNA CRJ repülőgépen (becsült piaci érték: 1,8 milliárd HUF) bejegyzett zálogjog jelentette a biztosítékot. 2009 februárjában az előzetes adásvételi megállapodást módosították és az MNV további 2,7 milliárd HUF-ot (összesen 4,3 milliárd HUF) fizetett, valamint egy második zálogjogot jegyeztek be ugyanarra a repülőgépre.
- (80) Az eljárás megindításáról szóló határozata kapcsán benyújtott észrevételeiben a magyar hatóságok elismerik, hogy az előleget azért fizették ki, hogy biztosítsák a Malév likviditását a visszaállamosítás tárgyalási szakaszában.
- (81) Az előzetes adásvételi megállapodás szerint ennek az összegnek a visszafizetése azonnal esedékes (2 munkanapon belül), amennyiben az ügylet meghiúsul. Az MNV ugyanakkor nem tett lépéseket az adósság behajtása érdekében azt követően, hogy az MNV 2009 júliusában visszalépett a megállapodástól. Utólagos kamatot csak akkor számoltak fel – azonban az soha nem került kifizetésre –, amikor 2010-ben az adósságot átcserezték részvényre. A Malévnek tehát térítésmentesen rendelkezésére állt ez a készpénzes kölcsön.
- (82) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedés előnyben részesítette a Malévet, amikor az előleg visszafizetését nem kényszerítették ki azt követően, hogy az 2009 júliusában esedékessé vált. Ezen kívül már korábban is előny merült fel, amikor 2009 februárjában módosították az előzetes adásvételi megállapodást és az előleg megnövekedett (a vállalat becsült piaci ára fölé), kellő mértékű fedezet nélkül.

VII.3.3. 3. intézkedés

- (83) Az adó- és társadalombiztosítási járulék-fizetési kötelezettség elhalasztásának az adóhatóság általi többszöri megadása tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy Magyarország beadványai alapján egyértelmű, hogy 2006–2007 folyamán a Malév 12 alkalommal kérte az adófizetési kötelezettségei elhalasztását (különböző kifizetések kapcsán). Az adóhatóság minden alkalommal megadta a halasztást. A vonatkozó magyar jogszabályok szerint az ilyen halasztások megadása diszkrecionális jellegű, és azt meg lehetett volna tagadni. Ennek megfelelően az intézkedést szelektívnek kell tekinteni.⁽³⁰⁾
- (84) 2008 júliusáig a törvény által előírt kamatot számolták fel, és azt fizette a Malév a halasztás ütemtervének

megfelelően. Az adóhatóság határozataiban ezt a Malév nehéz helyzetével és az akkor előirányzott szerkezetátalakítással magyarázta.

- (85) 2008 júliusa óta azonban a Malév nem fizette az adó- és társadalombiztosítási járulékokat és a kamatot (kivéve egy részletfizetést 2008 decemberében), és az adóhatóság nem tett lépéseket az adósság behajtása érdekében. Ezenkívül további kifizetéseket ütemeztek át azt követően is, hogy a Malév nem felelt meg az átütemezésére vonatkozó megállapodásokban foglaltaknak. 2009 áprilisa óta az azóta esedékes adó- és társadalombiztosítási járulék-fizetési kötelezettségeket (nem a már korábban is meglévő késedelmes fizetéseket) már nem ütemezték át az APEH-nak az adósság behajtására irányuló konkrét cselekvése nélkül.
- (86) A Bizottság úgy véli, hogy egyetlen magánhitelező sem viselkedett volna oly módon, mint a magyar állam. Valóban nem történtek konkrét lépések az adósság behajtása érdekében 2008 júliusát követően. Ezen kívül, a vállalat pénzügyi helyzete, néhány szerkezetátalakítási erőfeszítés ellenére, továbbra is nagyon gyenge volt (lásd a fenti 1. táblázatot), és csak kevés vagy semmilyen kilátás nem volt arra, hogy a cég ismét nyereséges legyen. Hasonló körülmények között egy magánhitelező kérte volna a megállapodás végrehajtását. Ezenkívül, azt követően, hogy a Malév nem teljesítette az átütemezésekre vonatkozó megállapodásokban vállalt kötelezettségeit, egyetlen magánhitelező sem egyezett volna bele további átütemezésekbe.
- (87) Legkésőbb 2008 júliusa óta éppen ezért az adó- és társadalombiztosítási kötelezettségek adóhatóság általi behajtásának elmaradása és a további átütemezések előny nyújtottak a Malév számára.

VII.3.4. 4. intézkedés

- (88) A 2010 februári tőkeemelésre tekintettel, amelynek révén az állam visszaállamosította a légitársaságot, amelyben annak privatizációja óta nem rendelkezett részesedéssel, a legmeglepőbb tény, hogy míg a Malév 99,5 %-át hozzávetőlegesen 740 000 EUR-ért adták el 2007-ben, 2010-ben az állam *de facto* 94 millió EUR-nak megfelelő összeget fizetett a 94,6 %-os tulajdonért (tőkeemelés útján: részben 20,7 milliárd HUF értékű friss tőkeinjekció, részben a GH-ért fizetett 4,7 milliárd HUF összegű előleg hitelből tőkévél alakítása révén), azaz az eredeti eladási ár 127-szeresét. Az állam ezen magatartása, különös tekintettel arra a tényre, hogy időközben a légitársaság veszteséget halmozott fel, továbbra is negatív sajáttőkével rendelkezett és nem volt hiteles szerkezetátalakítási terve, nem piacconform. A magyar hatóságok maguk is elismerték, hogy a vállalat állandó nehézségekkel küzd és azt egyetlen magánbefektető sem volt hajlandó megvásárolni 2010 elején.

⁽³⁰⁾ A C-256/97. sz. DMT-ügyben 1999. június 29-én hozott ítélet (EBHT1999., I-3913. o.) 27. pontja, a T-152/99. sz. HAMSA-ügyben 2002. július 11-én hozott ítélet (EBHT 2002 II-3049. o.) 157. pontja.

- (89) Míg a tőkeemelés értéke 25,4 milliárd HUF volt (ekkor a összeget fizetett a magyar állam a légitársaság 94,6 %-os tulajdonjogának visszaszerzéséért), a swap-ügylet időpontjában a Malévnek 41 milliárd HUF (152 millió EUR) értékű negatív sajáttőkéje, 51 milliárd HUF (189 millió EUR) értékű felhalmozott vesztesége, valamint 75 milliárd HUF (278 millió EUR) értékű osztartozása volt⁽³¹⁾. A 2010-es pénzügyi elszámolások szerint 2010 elején „a légitársaság komoly pénzügyi gondokkal küzdött, az adósság drámai szintet ért el, és finanszírozási források lényegében nem léteztek. [...] Egy stratégiai tulajdonos hiánya következtében nem álltak rendelkezésre magánszférabeli források.” A légitársaság valójában legalább 2003 óta veszteséges, bármiféle reális kilátás nélkül arra, hogy ismét életképes legyen, a magántulajdonosnak sem sikerült fordulatot elérni a korábbi helyzethez képest. A fentiek alapján egyértelmű volt, hogy a tőkeemelés nem lesz elegendő ahhoz, hogy a vállalkozás ismét életképesse váljék, továbbá hogy a visszaállamosítást követően a Malévnek további tőkére és likviditásra lesz szüksége ahhoz, hogy egész egyszerűen fenn tudjon maradni. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ezen körülmények között a Malév tőkeemelés révén való 2010. februári visszaállamosítása előnyben részesítette a vállalatot.
- (90) Magyarország azon érvelése kapcsán, hogy az állam jobban járt a vállalat államosításával, mintha érvényesítette volna a Malévvel szembeni követeléseit, a Bizottság a következő észrevételeket teszi. Magyarország elismeri, hogy csőd esetén, követeléseiknek csak nagyon kis hányadát tudták volna visszafizettetni abból, amelyet nem fedezett a VEB-garancia. (A Malévo negatív eszközérték jellemezte az ügylet idején.) Ezzel szemben a magyar állam úgy döntött, hogy életben tartja a légitársaságot a hitel átalakítása, valamint 20,7 milliárd HUF (hozzávetőlegesen 77 millió EUR) összegű friss tőkeinjekció révén. Egyetlen magánbefektető sem vállalta volna ezt a további pénzügyi terhet hasonló helyzetben, különösen, hogy nem volt reális esély rá a vállalat újbóli életképesse válására.
- (91) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy azzal egyidőben, amikor a magyar állam növelte a Malév tőkéjét, az AirBridge (közvetlenül a VEB) 1,4 milliárd HUF összegű hitelt alakított át tőkévé. Ez az összeg azonban a friss tőke mindössze 5 %-a, és az állam az átalakított tőke mellett jelentős összegű friss tőkét is biztosított. Valójában a friss tőkeinjekció adta a tőkeemelés 77 %-át. Tekintettel továbbá a Malév rossz pénzügyi körülményeire, az AirBridge esélye arra, hogy ehhez az összeghez hozzájusson, nagyon kicsi, sőt, nemlétező volt. A magánfél viselkedése ebben a helyzetben lényegesen különbözött a magyar államétól, és nem lehet hivatkozási pontként tekinteni, hogy az állam magánbefektetőként viselkedett.

2. táblázat

A 2010. évi tőkeemelés

A tőkeemelés végrehajtója	Hozzájárulás (milliárd HUF)	A hozzájárulás típusa	A hozzájárulás mértéke
MNV	20,7	Friss tőke	77 %

(31) 2010-es pénzügyi elszámolások.

A tőkeemelés végrehajtója	Hozzájárulás (milliárd HUF)	A hozzájárulás típusa	A hozzájárulás mértéke
MNV	4,7	Hitel tőkévé alakítása	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Hitel tőkévé alakítása	5 %
TOTAL	26,8		100 %

- (92) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ilyen körülmények között a Malév 2010. februári visszaállamosítása tőkeemelés révén előnyhöz juttatta a vállalatot.

VII.3.5. 5–8. intézkedés

- (93) A visszaállamosítás utáni intézkedéseket illetően egyértelmű, hogy a tulajdonosi kölcsönök és a tőkeinjekciók célja a Malév aktuális műveleteinek finanszírozása és a fenyegető fizetéseképtelenség elkerülése volt. Az állam azonos célból hajtotta végre ezeket az intézkedéseket: a Malév tevékenységének fenntartása érdekében. Az intézkedések az időrendjük miatt is szorosan összekapcsolódnak, mivel nagyon rövid időközönként hajtották őket végre (2010. május és szeptember között). Következésképp a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a BP-Chemicals alapján ezeket a tulajdonosi kölcsönöket nem lehet a piaczgazdasági befektetői elv és különösen a referenciamatlatról szóló közlemény⁽³²⁾ alkalmazása alapján értékelni, mert közvetlenül a 4. intézkedéshez kapcsolódnak, és ezáltal az állami támogatási jellegüket nem lehet önmagában értékelni.
- (94) A magyar beadványból egyértelműen kiderül, hogy egyetlen magánbefektető sem volt hajlandó finanszírozni a Malévo, az egyetlen finanszírozási forrásokat a szállítói hitelek és az állam által biztosított likviditás jelentette. A kölcsön nyújtásának időpontjában az állam nem számíthatott komolyan arra, hogy a Malév teljesíteni fogja kamatfizetési kötelezettségeit, valamint törleszteni fogja a hitelt. Kérdéses továbbá, hogy egy magánhitelező vállalná azt a kockázatot, hogy olyan kölcsönt adjon, amelyet egyösszegben kell megtéríteni a futamidő végén a Malévhoz hasonló helyzetben lévő (állandó nehézségekkel küzdő) vállalatnak. Végezetül, a vállalatnak az állammal szemben meglévő hitelfelvetői múltjára tekintettel (például: az előleg meg nem fizetése a GH számára, többszöri adóhalasztás és nemfizetés) az állam és bármelyik másik befektető reálisan nem számíthatott arra, hogy a Malév eleget fog tenni kötelezettségeinek.

- (95) Másrészt viszont, az előírt kamatok és a megállapodásban szereplő fedezetek még a referenciamatlatról szóló közlemény szerint sem lennének elegendők az állami

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

támogatás kizárására. Az előírt kamatláb 9,97 % volt, míg a támogatás nyújtásának idején a HUF referenciakamatláb 5,97 % volt. A HUF alapkamat feletti 400 bázispontos felár nem elegendő a Malév korábbi teljesítménye és pénzügyi helyzete alapján (a vállalat folyamatosan a csőd szélén áll). A hitelek fedezettségét illetően a GH piaci értéke (3,5 milliárd HUF) kérdéses a Malév csődje esetén, mivel a Malév volt a földi kiszolgálási műveletek során a legfontosabb partner: 2009-ben a bevétel 63 %-át a Malév teremtette elő. Rövid távon éppen ezért a vállalat gazdasági tevékenysége a Malév létezésétől függött, és piaci értéke jelentősen csökkent volna abban az esetben, ha a Malév csődbe megy.

- (96) A hiteles szerkezetátalakítási terv hiányában a kezdetektől egyértelmű volt, hogy sem a kölcsönök, sem a tőkeemelés nem tudott volna fordulatot eredményezni a vállalat helyzetét illetően, amely továbbra is kritikus állapotban volt, nulla piaci értékkel. Ezek az intézkedések tehát gyakorlatilag azonosak egy egyszeri támogatással, mivel az államnak nem volt lehetősége a befektetett pénzeszközök visszaszerzésére.
- (97) A Bizottság úgy véli ezért, hogy az 5–8. intézkedés előnyben részesítette a Malévet.

VII.4. Az állami támogatás létezéséből levont következtetések

- (98) A fenti értékelés alapján valamennyi szóban forgó intézkedés (1–8. intézkedés) előnyt biztosít a Malév számára. Ezt az előnyt állami forrásból biztosítják.
- (99) A Malév légitársaság, és mint ilyen, vállalkozásnak minősül. Más olyan légitársaságokkal áll versenyben, amelyek nem részesülnek azonos előnyökből. Az intézkedések emiatt torzítják a versenyt. A légitársaság továbbá olyan ágazatban (légi közlekedés) folytatja tevékenységét, amelyben kereskedelmi kapcsolatok vannak a tagállamok között, tehát az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatás kritériuma szintén teljesül.
- (100) Végezetül az intézkedések különleges jellegűek és szelektívek abban a tekintetben, hogy egyetlen vállalkozást (a Malévet) részesítik előnyben.
- (101) A fent kifejtett érvek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az 1–8. intézkedés megfelel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt kritériumoknak. Ilyen feltételek mellett a kérdéses intézkedéseket az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak kell minősíteni.

VII.5. A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (102) Az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdése mentességeket fogalmaz meg a 107. cikk (1) bekezdésében foglalt általános szabály alól, miszerint az állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

- (103) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Malév legalább 2006 óta állandó nehézségekkel küzd. A vállalat legalább 2003 óta veszteséges (lásd a fenti 1. táblázatot), és saját tőkéje már 2006-ban negatív volt (lásd a fenti 1. ábrát). A magyar hatóságok megerősítették továbbá, hogy a légitársaság állandó nehézségekkel küzd, és 2006 második fele óta kollektív fizetéseket elmulasztó eljárásra jogosult, és ezáltal teljesíti a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 10c) pontjában foglaltakat. Következésképp, az összeegyeztethetőség alapját kizárólag a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások jelentik.
- (104) A támogathatóság és az „először és utoljára” elv tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó intézkedések nem jelentenek „szerkezetátalakítási folyamatot”. A légitársaság az adott időszakban (2007 és 2010 között) kétszer cserélt tulajdonost, mivel privatizálták majd visszaállamosították. Folyamatos „szerkezetátalakítás” alatt volt, azonban koherens terv nélkül. Valójában egyes költségcsökkentési kezdeményezést (létszámcsökkentések és az útvonalak számának csökkentése) a privatizáció után kezdtek el, azonban az egységköltségek nem csökkentek kellő mértékben. A magyar hatóságok szerint az új „stratégiai irány” 2009-ben dolgozták ki, amelyet a Roland Berger szaktanácsadó cég ismét felülvizsgált a visszaállamosítás összefüggésében. A szóban forgó intézkedések éppen ezért különböző szerkezetátalakítási intézkedések, amelyek elvben megsértik az „először és utoljára” elvet.
- (105) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy még akkor is, ha a Malév a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások értelmében jogosult lenne a támogatásra, (azaz teljesülne az „először és utoljára” elv, amely helyzet nem áll fenn), az összeegyeztethető megmentési és szerkezetátalakítási támogatás feltételei nem teljesülnének, az alább ismertet okok miatt.
- (106) A megmentési támogatás tekintetében a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 25 a)–e) pontja nem teljesül. Különösen a jelenlegi intézkedések nem a szükséges minimumra korlátozódnak, nem bizonyosodott be, hogy azokat súlyos társadalmi nehézségek indokolták, továbbá hogy hatásuk nem gyűrűznék feleslegesen tovább a többi tagállamra. Az 5. és a 8. intézkedés kivételével továbbá a többségüket nem kölcsönök vagy garanciák formájában biztosították.
- (107) A szerkezetátalakítási támogatás tekintetében az összeegyeztethetőségi feltételek egyike sem teljesül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások értelmében.
- (108) Különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 34–35. pontja, azaz a „hosszú távú életképesség helyreállítása” tekintetében a magyar hatóságok nem bizonyították a légitársaság életképességére vonatkozó kilátásait, valamint nem nyújtottak be olyan szerkezetátalakítási tervet, amely megfelelt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 36–37. pontjában foglalt feltételeknek.

- (109) Ezenkívül, a „verseny indokolatlan torzulásának megakadályozására” (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 38–42. pontja) irányuló feltétel tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy nem hajtottak végre kompenzációs intézkedéseket.
- (110) Végül, „a támogatásnak a szükséges minimumra történő korlátozása” (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások 43–45. pontja) feltétel tekintetében nincs saját hozzájárulás.
- (111) A fentiekre tekintettel a Malév javára 2007 óta végrehajtott 1–8. intézkedés nem összeegyeztethető a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásokkal. Mivel az intézkedéseket nehéz helyzetben lévő vállalat javára hajtották végre, nincs más alapja az összeegyeztethetőségnek. Az intézkedések következképp összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

VIII. BEHAJTÁS

VIII.1. Általános rendelkezések

- (112) Az EUMSZ és a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság – amennyiben meggyőződött arról, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal – jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett államnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell a támogatást⁽³³⁾. Szintén a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata azt mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás eltörlése vonatkozásában az államra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása⁽³⁴⁾. A Bíróság e tekintetben kimondta, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti helyzet⁽³⁵⁾.
- (113) Az említett ítélkezési gyakorlatból következően a Tanács 659/1999/EK rendelet⁽³⁶⁾ 14. cikke megállapítja, hogy „[a]mennyiben jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.
- (114) Így, tekintettel arra, hogy a vizsgált intézkedések jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősülnek, a támogatás összegét vissza kell téríttetni annak érdekében, hogy helyreálljon az a piaci helyzet, amely a támogatás kifizetése előtt fennállt. A visszafizetés ezért attól az időponttól teljesítendő, amikor a kedvezményezettől az előny felmerült, vagyis amikor a támogatást a kedvezményezett rendelkezésére

bocsátották, és a tényleges visszafizetés időpontjáig visszafizetési kamat terheli.

VIII.2. Az egyéni intézkedések támogatási eleme

VIII.2.1. 1. intézkedés

- (115) A Bizottság elismeri, hogy a „Malév”, a több évtizede működő magyar nemzeti légitársaság márkanéve meghatározott értéket képvisel a légi közlekedési piacon. Másrészt viszont a Bizottság úgy véli, hogy a különleges szerződéses forma értelmében a márkanév a magyar hatóságok által állított értéke nem elfogadható. Az objektív értéket független értékelés alapján kellett volna meghatározni, a Malév általános pénzügyi helyzetét is figyelembe véve.
- (116) A fentiek alapján az 1. intézkedés támogatási eleme 56 millió EUR, azaz 76 millió EUR mínusz a kerozin szállítására alkalmas csővezeték és a repülőgép értéke (azaz 20 millió EUR), mínusz a Malév márkanév objektív értéke⁽³⁷⁾. A pontos támogatási elemet Magyarországnak kell kiszámolni. Amennyiben Magyarország nem nyújt be meggyőző érveket a márkanév objektív értékére vonatkozóan a márkanév MAVA részére történő átruházására irányuló ügylet befejezésének időpontjában, akkor a teljes 56 millió EUR támogatási elemnek fog minősülni.

VIII.2.2. 2. intézkedés

- (117) A fentiek szerint a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedés előnyhöz juttatta a Malévet, amikor az előleg visszafizetését nem kényszerítették ki azt követően, hogy az esedékessé vált. Ezen kívül már korábban is előny merült fel, legalábbis amikor 2009 februárjában módosították az előzetes adásvételi megállapodást és az előleg összege növekedett (a cég becsült piaci ára fölé).
- (118) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ilyen készpénzes kölcsönt egyetlen magánüzemeltető sem nyújtott volna. Valójában egyetlen magán piaci szereplő sem járult volna hozzá ahhoz, hogy ezeket a forrásokat a Malév rendelkezésére bocsássák különösen nem térítésmentesen és azok visszafizetésére irányuló lépések nélkül. Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott észrevételeiben a magyar hatóságok maguk is elismerik, hogy az előleg célja a Malév életben maradásának biztosítása volt (lásd a fenti (80) preambulumbekendést). Éppen ezért támogatási elem az eszköz teljes összege abban az időszakban, amikor a kedvezményezett rendelkezésére áll: 2009. február és 2009. július között 0,8 milliárd HUF (a GH piaci értéke és a „túlfizetés” különbözete), illetve 2009. július és 2010. február között 4,3 milliárd HUF (az előleg teljes összege). A visszafizetés kapcsán következképpen figyelembe kell venni a tényt, hogy az összeget 2010 februárjában részvényekké alakították át (lásd a 4. intézkedést alább).

⁽³³⁾ A 70/72. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1973. július 12-én hozott ítélet (EBHT 1973., 813. o.) 13. pontja.

⁽³⁴⁾ A C-278/92. sz., C-279/92. sz. és C-280/92. sz., Spanyolország kontra Bizottság egyesített ügyekben 1994. szeptember 14-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-4103. o.) 75. pontja.

⁽³⁵⁾ A C-75/97. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben 1999. június 17-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-3671. o.) 64–65. pontja.

⁽³⁶⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

⁽³⁷⁾ Ahogy a fenti (75) preambulumbekendésben már megállapításra került, a magyar hatóságok nem igazolták a Malév márkanév értékét, amely akár nulla is lehet.

VIII.2.3. 3. intézkedés

- (119) A halasztásra és az adó és társadalombiztosítási hozzájárulások behajtásának elmulasztására tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a Malév 2008 júliusa és 2010 márciusa közötti késedelmes tartozása az APEH felé állami támogatásnak minősül. Ezen kívül, a teljes átütemezett összeg ezt a dátumot követően (2008. július) szintén teljes mértékben állami támogatásnak minősül. Semmi nem utal arra, hogy egy magánhitelező hozzájárult volna ezekhez a halasztásokhoz és átütemezésekhez. A visszafizetetés során figyelembe kell venni a tényt, hogy az esedékes összegeket 2010 márciusában visszafizették.

VIII.2.4. 4. intézkedés

- (120) A tőkeemelési illetően a Bizottság úgy véli, tekintettel a Malév pénzügyi helyzetére, a tőkeemelési követően egyértelműen szükséges további támogatásra, a „befektetett” pénzeszközök visszaszerzésére irányuló valós kilátás hiányára, hogy egyetlen magánbefektető sem bocsátotta volna azokat a forrásokat a Malév rendelkezésére. A 25,4 milliárd HUF összegű tőkeinjekció, valamint a Malév GH-ért fizetett előleg, azaz 4,7 milliárd HUF összegű hitel tőkévé alakítása minősül támogatási elemnek.

VIII.2.5. 5. intézkedés

- (121) A 9,2 milliárd HUF összértékű kölcsönöket illetően a Bizottság úgy véli, hogy tekintettel a légitársaság korábbi adósságaira és annak helyzetére a kölcsönök odaítélésének idején, az állam semmilyen körülmények között nem számíthatott visszafizetésre, továbbá a kölcsönök odaítélésének idején még az is kétséges volt, hogy a Malév képes lesz-e a kamatot fizetni. A felszámított kamatot valójában nem fizették ki, hanem a későbbiekben saját tőkévé alakították át.
- (122) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a kölcsönt egyszerű támogatáshoz lehet hasonlítani, és ezáltal a teljes 9,2 milliárd HUF összegű kölcsön támogatási elemnek minősül abban az időszakban, amikor az a kedvezményezett rendelkezésére állt, azaz a részletek odaítélésekor (2010. május, június és július), valamint a kölcsönök saját tőkévé való alakításakor (2010. szeptember). Az esedékes és meg nem fizetett kamatot bele kell foglalni a támogatási elembe. A visszafizetetés kapcsán tehát figyelembe kell venni a tényt, hogy az összeget 2010 szeptemberében átcsérték saját tőkére (lásd a 6. intézkedést alább).

VIII.2.6. 6. intézkedés

- (123) A fenti (120) preambulumbekzdésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a tőkévé átalakított adósság teljes összegét egyszerű támogatásnak lehet minősíteni, és így a teljes 9,4 milliárd HUF támogatási elem 2010 szeptembere óta.

VIII.2.7. 7. intézkedés

- (124) A fenti (120) preambulumbekzdésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a 2010 szeptembere óta 5,3 milliárd HUF összegben bevitt tőke minősül támogatási elemnek.

VIII.2.8. 8. intézkedés

- (125) A fenti (120) preambulumbekzdésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a kölcsön teljes összegét egyszerű támogatásnak lehet minősíteni, és így a teljes 5,7 milliárd HUF támogatási elem 2010 szeptembere óta.

IX. KÖVETKEZTETÉS

- (126) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a Magyarország által a Malév javára végrehajtott 1–8. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül.
- (127) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy az 1–8. intézkedés összegegyeztetetlen a belső piaccal.
- (128) Ezt az összegegyeztetetlen támogatást vissza kell fizetnie a Malévvel a fenti VIII.2. szakaszban megállapítottak szerint annak érdekében, hogy helyreálljon az a piaci helyzet, amely a támogatás kifizetése előtt fennállt. A teljes visszafizetendő összeget, illetve a visszafizetési kamatot a magyar hatóságoknak kell kiszámítaniuk,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Magyarország által a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. javára tett alábbi intézkedések minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak:

- a) 1. intézkedés: a Malév 2003. évi – az MFB, egy 100 %-os állami tulajdonban lévő fejlesztési bank által a Malév számára nyújtott – kölcsönének az állami tulajdonban lévő MAVÁ általi, 2007. december 31-ével történő átvétele;
- b) 2. intézkedés: 4,3 milliárd HUF összegű „kézpénzes kölcsön” nyújtása egyéves időtartamra a Malév Ground Handling elnevezésű leányvállalatának az MNV Zrt. általi tervezett (és a későbbiekben meghiúsult) megvásárlása keretében;
- c) 3. intézkedés: valamennyi adó- és társadalombiztosítási tartozás 2008. július és 2010. március között, illetve a különböző adó- és társadalombiztosítási járulékfizetések halasztása 2008. július óta;
- d) 4. intézkedés: 2010 februárjában az MNV általi 25,4 milliárd HUF összegű tőkeemelés (részben 20,7 milliárd HUF összegű friss tőkeinjekció, részben pedig a 4,7 milliárd HUF összegű GH előleg hitelből tőkévé alakítása révén);

e) 5. intézkedés: az MNV Zrt. által 2010 májusától 2010 augusztusáig a Malévnek nyújtott, összesen 9,2 milliárd HUF értékű három tulajdonosi kölcsön, illetve az esedékes, azonban ki nem fizetett kamat;

f) 6. intézkedés: 2010 szeptemberében az 1. cikk e) pontjában említett tulajdonosi kölcsönök (és az utánuk járó kamat) hitelből tőkévé alakítása 9,4 milliárd HUF összegben;

g) 7. intézkedés: 2010 szeptemberében további 5,3 milliárd HUF összegű tőkeemelés;

h) 8. intézkedés: 2010 szeptemberében további 5,7 milliárd HUF összegű tulajdonosi kölcsön, illetve az esedékes, azonban ki nem fizetett kamat.

2. cikk

Az 1. cikkben említett, Magyarország által a Magyar Légiközlekedési Zrt. javára jogszerűtlenül megítélt állami támogatási intézkedések megsértik az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését, és ezért összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

3. cikk

(1) Magyarországnak vissza kell fizetnie a kedvezményezettel az 1. cikkben említett támogatást.

(2) A visszafizetendő összeget a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

(3) A kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

4. cikk

(1) Az 1. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizetnie.

(2) Magyarország gondoskodik e határozatnak a határozatról szóló értesítéstől számított négy hónapon belüli végrehajtásáról.

5. cikk

(1) Az e határozatról való értesítéstől számított két hónapon belül Magyarország a Bizottság rendelkezésére bocsátja az alábbi információkat:

a) a kedvezményezettel visszafizetendő teljes összeg (tőke és visszafizetési kamatok),

b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már megtett és tervezett intézkedések részletes bemutatása,

c) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Magyarország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében tett nemzeti intézkedésekről, amíg a 2. cikk (3) bekezdésében említett támogatás visszafizetése be nem fejeződött. A Bizottság egyszerű kérésére Magyarország haladéktalanul információkat szolgáltat a határozat betartása céljából már megtett, illetve tervezett intézkedésekről. Ugyanakkor Magyarország részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettől már behajtott támogatási összegekről és visszafizetési kamatokról.

6. cikk

Ennek a határozatnak Magyarország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2012. január 9-én.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. szeptember 19.)

a Cseh Köztársaság által a České aerolinie, a.s. vállalat részére odaítélt SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) számú állami támogatásról (ČSA – České aerolinie – szerkezetátalakítási terv)

(az értesítés a C(2012) 6352. számú dokumentummal történt)

(Csak a cseh nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2013/151/EU)

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,

tekintettel a Bizottság határozatára, amelyben a Bizottság az SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) számú támogatás⁽¹⁾ tekintetében az EUMSZ⁽²⁾ 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindításáról határozott,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

(2) 2011. február 23-i levelében a Bizottság arról tájékoztatta a Cseh Köztársaságot, hogy a támogatás tekintetében az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). A Cseh Köztársaság 2011. április 28-i levelében benyújtotta a határozattal kapcsolatos észrevételeit. A Bizottság további kérdéseket intézett 2011. július 26-i, 2012. március 15-i, 2012. május 7-i és 2012. július 11-i leveleiben, melyekre a Cseh Köztársaság 2011. augusztus 22-i, 2011. szeptember 15-i, 2011. október 7-i, 2011. november 16-i és 23-i, 2011. december 12-i, 2012. január 3-i, 2012. április 16-i, 2012. május 22-i, 2012. június 14-i, 2012. július 5-i, 10-i és 20-i, valamint 2012. augusztus 10-i leveleiben válaszolt.

(3) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2011. június 23-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére.

(4) A Bizottság 2011. június 30-án, 2011. július 19-én, 2011. augusztus 15-én, 2011. november 25-én és 2011. december 13-án megkapta a két érdekelt fél észrevételeit, és továbbította azokat a Cseh Köztársaságnak, biztosítva a válaszlehetőséget. A Cseh Köztársaság észrevételeit a 2011. augusztus 31-i és 2012. február 3-i levelek tartalmazzák.

1. ELJÁRÁS

(1) 2010. május 12-i levelében a Cseh Köztársaság értesítette a Bizottságot a České aerolinie, a.s. (a továbbiakban: ČSA) szerkezetátalakítási támogatásáról. A Bizottság 2010. június 6-i és 2010. november 25-i leveleiben további tájékoztatást kért, melyekre a cseh hatóságok 2010. szeptember 15-i és 24-i, valamint 2010. december 15-i és 2011. február 28-i leveleikben válaszoltak.

⁽¹⁾ A Bizottság 2011. február 23-i C(2011) 994 végleges határozata (HL C 182., 2011.6.23., 13. o.).

⁽²⁾ Az EK-Szerződés 87. és 88. cikke 2009. december 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107., illetve 108. cikkévé vált. A rendelkezések mindkét esetben tartalmukat tekintve azonosak. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére történő hivatkozások adott esetben úgy értendők, mint az EK-Szerződés 87., illetve 88. cikkére tett hivatkozások. Az EUMSZ bizonyos terminológiai módosításokat is bevezetett, például a „Közösség” kifejezés helyébe az „Unió” kifejezés, a „közös piac” kifejezés helyébe pedig a „belső piac” kifejezés lépett. Ez a határozat az EUMSZ szóhasználatát követi.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉS A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV LEÍRÁSA

2.1 SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁS

(5) A szerkezetátalakítási támogatás bejelentett intézkedései a következők: i) az Osinek, a.s. állami vállalatól származó 2,5 milliárd CZK értékű kölcsön (abban az esetben, ha állami támogatásnak minősül), ii) a zálogjog eltörlése és az Osinek vállalatától származó hitelkövetelések tőkére váltása, iii) 20,8 millió EUR értékű garantált bankhitel repülőgép vásárlásának fedezésére. A szerkezetátalakítási bejelentett tervezett összköltsége [8,9 – 10,5] (*) milliárd CZK⁽³⁾ ([360 – 410] millió EUR).

(*) Bizalmas információk

⁽³⁾ A szerkezetátalakítás költségének értéke a szerkezetátalakítási terv frissítését követően (2012. január 3.). A bejelentésben szereplő szerkezetátalakítás költsége [7,60 – 9,20] milliárd CZK.

(6) 2012. március 21-én a Bizottság határozatot fogadott el az SA.29864 – az Osinek a.s. által nyújtott kölcsön lehetséges állami támogatási vetületei ügyben. A vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy az Osinek a.s. által nyújtott kölcsön nem minősül állami támogatásnak, és még ha annak is minősülne, akkor is összeegyeztethető a finanszírozási lehetőségeknek a jelenlegi pénzügyi és gazdasági válságban való elérésének támogatására irányuló állami támogatási intézkedésekről szóló ideiglenes közösségi keretrendszerrel⁽¹⁾ (a továbbiakban: ideiglenes keretrendszer). Ezen oknál fogva az említett rendelkezéssel ez a szerkezetátalakítási ügy a továbbiakban nem foglalkozik. A 20,8 millió EUR értékű garantált bankhitel visszavonásra került, mivel a ČSA bebiztosította a pénzügyi lízing lehetőségét [...]. Ezért a szerkezetátalakítási támogatás egyetlen elbírálandó intézkedése a zálogjog eltörlését követő, az Osinek vállalatától származó hitelkövetelés tőkére váltása.

A zálogjog eltörlése és a hitelkövetelések tőkére váltása (hitelrészvény csere)

(7) 2010. május 3-án a cseh kormány elfogadta a ČSA szerkezetátalakítási tervéről szóló 333. számú határozatot (a továbbiakban: 333. számú határozat), amely értelmében

a cseh kormány az Ipari és Kereskedelmi Minisztériumot⁽²⁾ a követelések biztosítását szolgáló egyes ingatlanok zálogjogának a ČSA tőkenövelését megelőző eltörlésére utasította. Ez a határozat a 2010. június 30-án lezajlott hitelkövetelések tőkére váltásának jogalapjául szolgált.

2.2 A KEDVEZMÉNYEZETT

(8) A ČSA 1923 óta a Cseh Köztársaság nemzeti légitársasága. 2009-ben az utazásukat Prágában megkezdő illetve befejező utasok 37 %-át a ČSA szállította. A ČSA állami tulajdonban lévő vállalat, melyben a Cseh Köztársaság a részvények 95,69 %-át a pénzügyminisztériumon keresztül birtokolja. A kisebbségi részvényesek a Česká pojišťovna, a.s. (2,26 %), Prága városa (1,53 %) és Pozsony városa (0,51 %). A ČSA a Sky Team szövetség tagja; a vállalat menetrend szerinti légi közlekedési szolgáltatásokat kínál (44 ország 104 célállomására). A ČSA 2009-ben 4,7 millió utast szállított, 14,9 milliárd CZK (596 millió EUR) értékű forgalmat lebonyolítva.

(9) Az 1. táblázat a ČSA pénzügyi mutatóinak alakulását mutatja 2006 és 2011 első féléve között.

1. táblázat

A ČSA pénzügyi mutatói (a cseh számviteli szabványokkal összhangban)

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

2. táblázat

A kulcsfontosságú mutatók alakulása 2009-ben (a cseh számviteli szabványokkal összhangban)

Ezer CZK	2009.3.31	2009.6.30	2009.9.30
Veszteség	[- 1 320 000 – - 1 190 000]	[- 1 840 000 – - 1 660 000]	[- 2 625 000 – - 2 365 000]
Forgalom	[4 385 000 – 4 820 000]	[9 265 000 – 10 235 000]	[14 300 000 – 15 830 000]
Tartozás	[5 685 000 – 6 285 000]	[5 550 000 – 6 065 000]	[6 290 000 – 6 960 000]
Nettó eszközérték	[8 340 000 – 9 255 000]	[8 990 000 – 9 920 000]	[8 470 000 – 9 390 000]

⁽¹⁾ HL C 16., 2009.1.22., 1. o.

⁽²⁾ A ČSA-val szemben fennálló, az Osinek vállalattal való hitelmegállapodásból kifolyó követeléseket 2009 szeptemberében átruházták az Ipari és Kereskedelmi Minisztériumra. Ez a megoldás lehetővé tette az Osinek vállalat felszámolását.

- (10) A feltüntetett számokból kitűnik, hogy a negatív tendencia ellenére a ČSA 2007-ben és 2008-ban nyereséget hozott. 2009-ben azonban a gazdasági válság következtében az üzleti eredmény jelentősen leromlott. A forgalom az említett időszakban csak kis mértékben csökkent, a pénzáramlás azonban jelentősen visszaesett. Az adósságállomány szintje, amely a hosszú és rövid lejáratú kötelezettségek, valamint a bankhitelek összegét tükrözi, többé-kevésbé stabil volt. Az eszközérték jelentősen csökkent, különösen a 2009-es évben.
- (11) A 2. táblázat a 2009-es mutatók alakulását jelzi negyedéves bontásban. A táblázatból kitűnik, hogy a vállalat vesztesége jelentősen nőtt, különösen a június és szeptember közötti időszakban – mégpedig [705 – 785] millió CZK-val, szemben a március és június között elért [470 – 520] millió CZK-val. A forgalomváltozás március és június között [4,88 – 5,42] milliárd CZK volt, míg a június és szeptember közötti időszakban [5,04 – 5,59] milliárd CZK. A változás nem mutat nagyobb eltérést, ezért nem lehet arra következtetni, hogy a vállalat helyzete az év első felében jelentősen romlott volna. A vállalat adósságállománya a március és június közötti időszakban csökkent, majd a június és szeptember közötti időszakban [0,89 – 1,05] milliárd CZK-val nőtt. A ČSA teljes eszközértéke az első megfigyelt időszakban (március–június) nőtt, míg a június és szeptember közötti időszakban [75 – 85] millió CZK-val csökkent.
- (12) A cseh hatóságok azzal érvelnek, hogy ugyan a ČSA pénzügyi helyzete a gazdasági válság következtében már a 2008-as év vége óta romlik, megalapozottan feltételezték, hogy a vállalatnak jelentősen jobb eredményt kell elérnie 2009-ben a nyári szezonban, amikor a légitársaságok bevétele a legmagasabb. Ezen előrejelzés alapján, az előző évek tapasztalataival alátámasztva, a ČSA úgy ítélte meg, hogy a vállalat megfelelő tartaléksávot képez a cash flow stabilizálása és a további veszteségek elkerülése érdekében.
- (13) A vezetőség számára augusztus közepén jelentett 2009 első féléves eredmények azonban jelentős visszaesést mutattak június hónapra az átlagos jövedelemben. Ekkor vált nyilvánvalóvá, hogy a vállalat a továbbiakban már nem képes tevékenységei működtetésére a költségek csökkentésére irányuló azonnali intézkedések és külső pénzügyi segítség nélkül. A vállalat igazgatótanácsa ezért létrehozott egy munkacsoportot a vállalat szerkezetátalakítási tervének kidolgozásának céljából. 2009 augusztusában a ČSA vezetősége elfogadta a szerkezetátalakítási folyamat megkezdéséről szóló intézkedést, és a vállalat a mindennapi operatív intézkedések helyett a gazdasági modell teljes szerkezetátalakítására állt át.
- (14) A cseh hatóságok azon a véleményen vannak, hogy a fent leírt helyzet alakulásából kifolyólag a ČSA nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak tekinthető a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 2004.

évi közösségi iránymutatás⁽¹⁾ értelmében (a továbbiakban: a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás), mégpedig 2009 augusztusától kezdődően.

Český Aeroholding

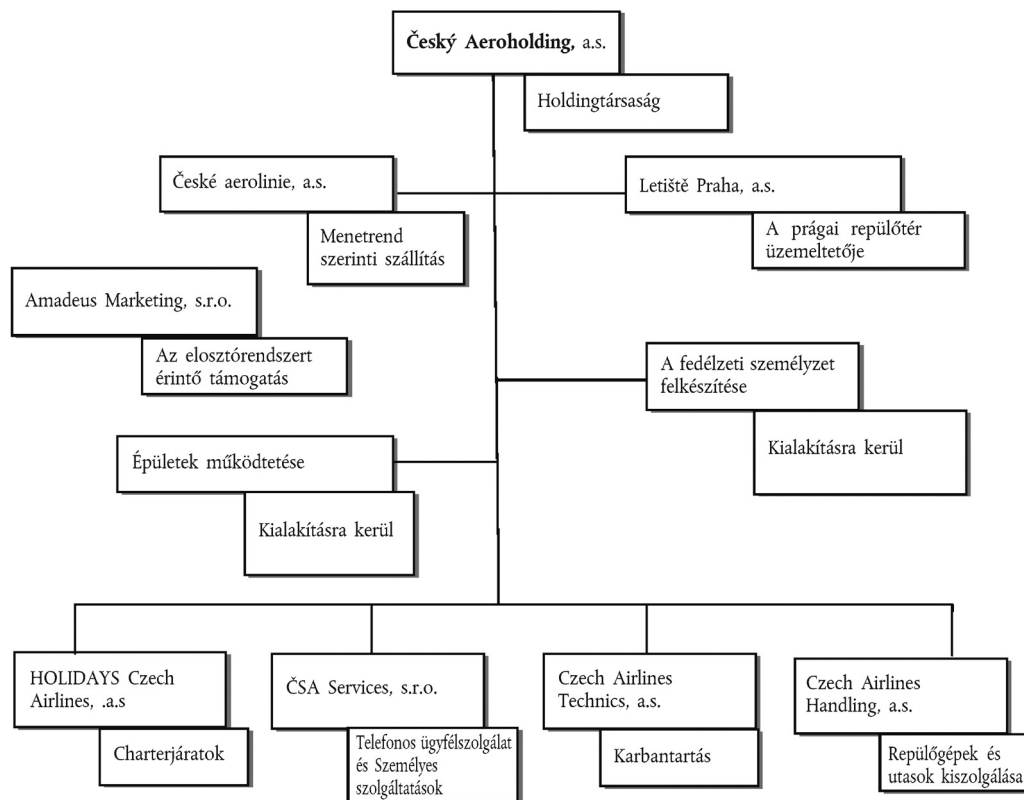
- (15) A szerkezetátalakítás folyamatának befejeztével a Cseh Köztársaság stratégiai partnert kíván keresni a ČSA számára. A stratégiai befektető ČSA-ba való belépésére megállapított jelenlegi legkésőbbi időpont 2013 novemberére. A tervezett privatizációra való felkészülés keretében a cseh kormány egy új, a Český Aeroholding, a.s. (a továbbiakban: ČAH) alá tartozó vállalati struktúra kialakításáról döntött.
- (16) A ČAH jelenleg a következő vállalatokat foglalja magába: ČSA, Letiště Praha, a.s., (a továbbiakban: Letiště Praha) és a ČSA egykori leányvállalatai, azaz a Czech Airlines Handling, a.s., a HOLIDAYS Czech Airlines, a.s., a Czech Airlines Technics, a.s. és a ČSA Services, s.r.o (lásd: 1. ábra). A ČAH célja a holdingtársaságba csoportosuló vállalatok szerkezetátalakítása és piaci kölcsönökhöz való hozzáféréseinek megkönnyítése, valamint a közelgő privatizáció előkészítése.
- (17) A Czech Airlines Handling, a.s. által nyújtott szolgáltatások közé tartozik a repülőgépek és utasok kiszolgálása, a repülőgépek és épületek takarítása, valamint a földi közlekedés biztosítása a ČSA és más vállalatok számára, amelyek Prágából induló és Prágába érkező menetrend szerinti járatokat működtetnek. A Czech Airlines Handling, a.s. az egyetlen repülőgép-takarítási szolgáltatásokat nyújtó vállalat a Praha-Ruzyně repülőtéren. Ami a földi kiszolgálást illeti, a Czech Airlines Handling versenytársai a Praha-Ruzyně reptéren a Letiště Praha és más földi kiszolgálást végző vállalatok, mint például a Menzies Aviation.
- (18) A HCA charterjáratokat működtet. Versenytársai ezen a piacon a Travel Service, a.s. és számos kisebb, a Praha-Ruzyně repülőtéren tevékenykedő chartertársaság, például a Grossman Jet, az ABS Jet, a Silesia Air és néhány más vállalat, melyek a Praha-Ruzyně reptéren való piaci részesedése elenyésző.
- (19) A Czech Airlines Technics, a.s. végzi valamennyi Boeing B737 és Airbus A320 típusú repülőgép kis- és nagyjavítását. A vállalat emellett az ATR 42/72 típusú repülőgépek széleskörű ellenőrzését végzi, valamint engedéllyel rendelkezik az Airbus 310 típusú repülőgépek átvizsgálására is. E leányvállalat elsősorban a ČSA részére végzi munkáját. Bevételeinek [17,5 – 19,5] %-a azonban harmadik felektől származik, mint például a Lufthansa Technik, az SAS Norway, az Air Berlin, az Air France-KLM, a Transavia Airlines, a Travel Service, az Ural Airlines és az Aerosvit vállalatoktól.
- (20) A Czech Airlines Services, s.r.o. telefonos ügyfélszolgálatot üzemeltet és személyes szolgáltatásokat nyújt; tevékenységeinek [88 – 98] %-a ČSA-t szolgálja.

⁽¹⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o. Az iránymutatás érvényessége 2009-ben meghosszabbításra került (HL C 156., 2009.7.9., 3. o.).

- (21) A szerkezetátalakítási időszak elején a ČSA többségi tulajdonnal bírt számos más vállalatban, nevezetesen:
- az Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. vállalatban (a tulajdonjogok 65 %-a), amely az Amadeus globális forgalmazási rendszert működteti a Cseh Köztársaságban és a Szlovák Köztársaságban,
 - a Slovak Air Service, s.r.o. vállalatban (100 %) és
 - a ClickforSky vállalatban (100 %).

1. ábra

A Český Aeroholding, a.s. szerkezete



- (22) Az Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (cseh versenypolitikai főigazgatóság) 2011. október 25-én a verseny potenciális megsértésére irányuló feltételek mellett engedélyezte a ČAH megalapítását, amely a ČSA és a Letiště Praha összefonódása útján keletkezik az összefonódó részek tevékenységeinek horizontális és vertikális átfedései következtében (különösen a földi kiszolgálás területén).

- (23) A feltételek funkcionális és szerkezeti jellegűek, melyek a ČAH-t a Praha-Ruzyně repülőtér infrastruktúrájához való átlátható, diszkriminációtól mentes és egyenlő hozzáférés biztosítására utasítják, üzleti szempontból ésszerű körülmények között és valamennyi érdekelt fél számára. A kötelezettségek elsősorban a Praha-Ruzyně repülőtér üzemeltetőjének a ČAH keretében folytatott egyéb tevékenységektől való elkülönítésére vonatkoznak, továbbá a ČAH egységei közti, üzleti szempontból bizalmas információ megosztására, a résidők kiosztására

a Praha-Ruzyně repülőtéren, a Praha-Ruzyně repülőtér földi kiszolgálási tevékenységének eladására egy független kedvezményezett részére, valamint a ČAH keretében nyújtott szolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférésre valamennyi, a föld alatti kiszolgálási szolgáltatásokban és/vagy javítási és karbantartási szolgáltatásokban érdekelt piaci szereplő számára a Praha-Ruzyně repülőtéren ⁽¹⁾.

2.3 A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV

- (24) 2010 májusában a cseh hatóságok értesítették a Bizottságot a szerkezetátalakítási tervről (a továbbiakban: RP), amely később, a további információk benyújtását követően frissítésre került. A szerkezetátalakítási terv alapját a

⁽¹⁾ Az Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (cseh versenypolitikai főigazgatóság) S178/2011/KS-16953/2011/840/RP számú határozata.

ČSA fő üzleti tevékenységével, nevezetesen a menetrend szerinti légi utasszállítással kapcsolatos intézkedések képzik. A vállalat további feladatkörei a holdingszerkezet keretein belül értékesítésre vagy kiszervezésre kerülnek.

(25) A ČSA nehézségei a célállomás-hálózat 2004 és 2006 közötti túlzott kiterjesztéséből és a diszkont légitársaságok, a Praha-Ruzyně repülőtéren való megjelenéséből származnak. Továbbá, a vállalatot már régóta aggasztja a régi domináns vállalatra jellemző alacsony működési hatékonyság, amely a globális gazdasági visszaesés következtében gyengébb kereslettel és magas üzemanyagárakkal kell, hogy megküzdjön.

(26) A szerkezetátalakítási terv 2012. január 3-án frissített verziójának célja a ČSA hosszú távú életképességének 2014-ig történő helyreállítása. A szerkezetátalakítás 2009 augusztusától 2014 júniusáig tart (összesen 5 év).

(27) A légi közlekedési ágazat jelenlegi alakulásával összhangban a cseh hatóságok aktualizálták feltételeiket az életképesség várható elérésével kapcsolatban, és új forgatókönyveket terjesztettek elő az alapértelmezett, a legkedvezőbb és a legkedvezőtlenebb helyzetalakulásnak megfelelően. A ČSA az alábbiakban feltüntetett becsléseket a vállalat jövőbeni fejlődésének konzervatív alapjául veszi. A becslések nem veszik figyelembe egy magánbefektető feltételezett belépését, ami valószínűleg pozitív hatást gyakorolna a ČSA teljesítményére és hosszú távú életképességére.

(28) A ČSA teljesítményének legfontosabb külső tényezői a következők: i) az üzemanyagárak növekedése (közel 40 %-os növekedés az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt forgatókönyvvel szemben), ii) lényegesen gyengébb kereslet, iii) fokozott gazdasági verseny és iv) a repülőjegy-értékesítésből származó bevétel csökkenése.

(29) Az alapértelmezett forgatókönyv azon a feltételezésen alapszik, hogy a piaci helyzet a Cseh Nemzeti Bank és a Nemzetközi Valutaalap makrogazdasági előrejelzéseinek megfelelően alakul. A diszkont légitársaságok megjelenése lényeges tényező a ČSA piaci részesedésének alakulásában.

(30) A külső tényezők a következők:

— az üzemanyag piaci ára: 1 000 USD/MT,

— árfolyamok: 17,0 CZK/USD, 24,5 CZK/EUR,

— bevétel (yield) [2 – 2,2], kihasználtsági együttható [66 – 73]%.
 — a repülőgépek tulajdonjogának és karbantartási költségeinek átszervezése,

(31) A belső tényezők a következők:

— az egy utasra jutó költségek utólagos javítása (a globális forgalmazási rendszerek és a vendéglátási szolgáltatások költségeinek csökkentése),

— a személyzet termelékenységének további javítása az Airbus flottán,

— a személyzet költségeinek optimalizálása a regionális flottán (ATR), és annak fokozottabb igénybevétele,

— az A 320 és a B 737 flották részleges koncentrációja (az ülések számának növelése),

— az átlagos üzemanyag-fogyasztás csökkentése

— a flottakapacitás további kiigazítása,

— a bevételkezelési rendszer optimalizálása

— a yield [0,95 – 1] %-kal való emelése,

— a kibocsátási tanúsítványok vásárlásának negatív hatása az egy utasra jutó átlagbevétele,

— 2012 nyarától kezdődően a forgalmat az ATR (7 repülőgép), Airbus (15 repülőgép) és Boeing (5 repülőgép) típusú légi járművekből álló flotta biztosítja.

(32) A szerkezetátalakítás következményeként a ČSA a következő tőkehozamrátaival (ROCE) számol:

3. táblázat

A tőkehozamráta várható értékei

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Alapértelmezett forgatókönyv	– 23,6 %	[– 2,5 – – 3] %	[0,9 – 1,1]	[1,7 – 1,85]	[2,1 – 2,4]
Legkedvezőbb forgatókönyv	– 23,6 %	[– 0,95 – – 1,1] %	[3,6 – 3,9]	[4,8 – 5,2]	[4,8 – 5,2]
Legkedvezőtlenebb forgatókönyv	– 23,6 %	[– 13,5 – – 12,1] %	[– 9,5 – – 8,9] %	[0,7 – 0,75]	[0,98 – 1,1]

- (33) A cseh hatóságok az alapértelmezett forgatókönyvet megvalósíthatónak tartják és úgy vélik, hogy a 2014-es év végén elérendő [1,7 – 1,85] %-os tőkehozamrátát elfogadhatónak kell tekinteni.
- (34) A legkedvezőbb forgatókönyv feltételezései szerint az üzemanyag ára 1–2 %-kal (2012 és 2013 között) illetve 3 %-kal (2014 és 2015 között) csökken majd; továbbá azon a feltételezésen alapszik, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések a vártnál gyorsabban kerülnek megvalósításra, és az alapértelmezett forgatókönyvhöz képest gyorsabban nő a kereslet. Ugyanakkor a legkedvezőtlenebb forgatókönyv az üzemanyagárak növekedésével számol az alapértelmezett forgatókönyvhöz képest (3–5 %-kal magasabb 2012 és 2013 között); továbbá késésekkel számol a tervezett szerkezetátalakítási intézkedések megvalósításában, valamint a bevételekezelési rendszer optimalizálásából származó alacsonyabb hozammal (teljes megvalósítás csak a 2014-es évben).
- (35) A terv feltételezései szerint a jövedelmezőség már a 2013-as számviteli évtől helyreállítható. Az alapértelmezett forgatókönyv szerint a ČSA [95 – 112] millió CZK ([3,8 – 4,3] millió EUR) nettó adózás utáni nyereséget ér majd el a 2014-es évben; a várható tőkehozamráta (ROCE) 2014-ben [1,7 – 1,85] %, 2015-ben pedig [2,1 – 2,4] %.

4. táblázat

Nyereség és veszteség 2008 és 2014 között (millió CZK-ban) (a cseh számviteli szabványokkal összhangban)

Számviteli év	2007	2008	2009	2010	2011(†)	2012(†)	2013(†)	2014(†)
Bevétel	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900 – 13 100]	[12 900 – 13 100]	[12 900 – 13 100]
Adózatlan nyereség/veszteség	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – 180]	[68 – 75]	[85 – 110]

A fenti eredmények elérése érdekében a ČSA a következő kulcsfontosságú intézkedéseket javasolja:

- (36) *A célállomás-hálózat optimalizált modellje és a repülőgéppark méretének helyes megállapítása:* A szerkezetátalakítási folyamat kezdetén a ČSA 67 célállomásra repült. A hálózat [18 – 20] %-os leépítésre kerül, így a ČSA kizárólag kis és közepes távolságú piacokra összpontosít majd. A New Yorkba és Kanadába induló járatokat már 2009-ben törölték. Az utaskilométerenkénti bevételben megadott személyforgalom a feltételezések szerint [22,5 – 25,5] %-kal csökken a 2009-es évhez képest, míg a kínált férőhely-kilométerenkénti bevétel (a továbbiakban: ASK) [3,8 – 4,4] %-kal nő. Nyereséges és veszteséges útvonalak egyaránt eltörlésre kerültek.
- (37) A repülőgéppark járműállománya több mint 50 %-kal csökken majd, a szerkezetátalakítás előtti 49-ről 20–23 repülőgépre. A járatok összesített száma [36 – 40] %-kal, az ASK pedig [21 – 24] %-kal csökken. Ennek következtében növekedés várható a férőhely-kihasználtságban, melynek mértéke az alapértelmezett forgatókönyv szerint elérheti a [66 – 73] %-ot.
- (38) A repülőgéppark szerkezete egyszerűsítést és korszerűsítést igényel, melynek keretében a régebbi repülőgéptípusokat (Boeing B737-400 és B737-500) fokozatosan Airbus repülőgépekre cserélik. A ČSA repülőgépparkjának korszerűsítése javítja a vállalat versenyképességét, amely ezáltal modernebb és megbízhatóbb légi járművekre tesz szert, ezzel is növelve az utasok kényelmét. Az intézkedés további előnyei a repülőgéppark működési költségeinek csökkenésében és a repülőgéppark egyszerűsítéséből és a szállítási kapacitás optimalizálásából származó megtakarításokban mutatkoznak meg.
- (39) *A forgalomra irányuló kezdeményezések:* A ČSA új bevételekezelési rendszert vezetett be a jegyárak és azok hozzáférhetőségének optimalizálása céljából. Ennek célja az ASK-ból származó nyereség [3 – 3,5] %-os növelése a 2011-es évben. A ČSA saját honlapján keresztül lebonyolított értékesítések várható emelkedéséből kifolyólag további hozamnövekedés várható. 2012-ig a repülőjegyek [20 – 22] %-a az interneten keresztül kerül majd eladásra, míg 2009-ben a jegyek [7 – 8] %-a volt ily módon értékesítve. A forgalom növelését segítően elő a járatokkal kapcsolatos saját termékek értékesítése, mint például a második feladott poggyászért, magasabb kategóriás ülőhely kérvényezéséért és fedélzeti értékesítésért kiszabott díj, valamint harmadik felek (szállodák, gépjárműkölcsönzők, utazási biztosítást kínáló biztosítók) termékeinek értékesítése. A forgalommal kapcsolatos intézkedések a 2012-es év végéig [500 – 560] millió CZK értékű bevételt biztosítanak a vállalat számára.
- (40) *A költségek csökkentésére irányuló kezdeményezések:* A 2009-es évben a ČSA közvetlenül 3 200, leányvállalatai révén pedig további 1 600 munkahelyet hozott létre. A szerkezetátalakítás folyamán a ČSA közvetlenül 1 730, leányvállalataiban pedig további 1 974 munkahelyet hoz létre, amely több mint 1 000 munkahellyel kevesebb, mint a 2012 év első felében elért érték. A ČSA a pilóták és a kabinszemélyzet számát az előírásokban meghatározott minimumra csökkentette. A vállalat továbbá csökkentette a vendéglátási szolgáltatások költségeit a turistaosztályon, a fedélzeten nyújtott szórakoztatással és a szabálytalanságokkal kapcsolatos költségeket, valamint az üzemanyag-fogyasztást. Csökkentésre kerülnek még ezenkívül a bérleti, a számítástechnikai és a telekommunikációs költségek is. A költségcsökkentés a képviseltek alkalmazottait is érinti külföldön és a Cseh Köztársaságban egyaránt, mégpedig létszámcsökkentés formájában. A feltételezések szerint a költségcsökkentésre irányuló kezdeményezések [275 – 310] millió CZK megtakarítást biztosítanak, és hozzájárulnak a [650 – 725] millió CZK összértékű megtakarítás eléréséhez 2012-ig. Az egy utasra jutó értékesítési költség 2010-ben [14,5 – 16,5] %-kal csökkent.

- (41) *Szervezeti változtatások:* A Cseh Köztársaság a múltban már kétszer próbálkozott a ČSA privatizációjával⁽¹⁾, mindkét-szer sikertelenül. A cseh hatóságok úgy vélik, hogy a ČAH megalapítása a ČSA és leányvállalatainak magánbefektető részére történő értékesítésének hatékony módszere lehet. Elsőként, a ČSA 2010-ben átruházta melléktevékenységeit leányvállalataira, melyeket korábban maga a vállalat működtetett. A ČSA ezáltal elsődleges üzleti tevékenységére összpontosíthatott. Ezt követően a leányvállalatok piaci feltételek mellett értékesítésre kerültek a ČAH részére. Végül a ČSA és a Letiště Praha egyaránt beolvadtak a ČAH-ba.
- (42) Ez a szerkezet, amellett, hogy a vállalatokat vonzóbbá teszi a potenciális befektetők számára, versenyképes árat is biztosít a csoport keretein belül nyújtott szolgáltatások számára, és elősegíti a nyereségtermelést valamennyi leányvállalatban, valamint ösztönzi őket a külső ügyfelekre való összpontosításra.
- (43) *Kevésbé jelentős eszközök értékesítése:* A leányvállalatok a ČAH részére való értékesítése mellett a ČSA számos más eszköz is értékesítésre került a szerkezetátalakítás folyamán (lásd az 5. táblázatot). Valamennyi ilyen eszköz vagy nyílt, átlátható és diszkriminációtól mentes pályázati felhívás útján, vagy független szakértői vélemények alapján került értékesítésre.

5. táblázat

A ČSA eszközeinek értékesítése a szerkezetátalakítás folyamán

	millió CZK
Duty Free vállalkozások értékesítése az Aelia Czech Republic, s.r.o. részére	[760 – 840]
Résidők értékesítése a British Airways részére a londoni Heathrow repülőtéren	[450 – 530]
Repülőgépek értékesítése különböző légitársaságok részére	[1 950 – 2 200]
A Slovak Air Services, s.r.o. értékesítése a Skyport, a.s. részére	[17,5 – 19,5]
Földterületek és ingatlanok értékesítése a Letiště Praha részére	[1 620 – 1 850]
Leányvállalatok értékesítése a Český Aero-holding, a.s. részére	[2 350 – 2 600]
Összesen	[7 150 – 8 025]

2.4 ÁLLAMI TÁMOGATÁS ÉS A SZERKEZETÁTALAKÍTÁS KÖLTSÉGEINEK FINANSZÍROZÁSA

- (44) Ami a szerkezetátalakítás [8,9 – 10,5] milliárd CZK ([360 – 410] millió EUR) értékű összköltségét illeti,

⁽¹⁾ 1992-ben az Air France megszerezte a ČSA részvényeinek 19 %-át, majd 1994-ben újra lemondott róluk. 2009 áprilisában pályázatot írtak ki az állam a ČSA-ban meglévő tőkerészesedésének felvásárlására, viszont mivel a cseh kormány egyetlen megfelelő ajánlatot sem kapott, így 2009 októberében felszólította a pénzügyminisztert a pályázati eljárás megszüntetésére.

amely elsősorban a repülőgéppark méretének helyes megállapítására szánt költségeket és a végkielégítési költségeket foglalja magába, a Cseh Köztársaság a 2010. június 30-i 333. számú határozattal összhangban hitelkövetelések tőkére váltása útján állami támogatást nyújtott a kedvezményezett 2,5 milliárd CZK értékű tőkeemelésének céljából (a szerkezetátalakítás költségeinek [23 – 26] %-a).

- (45) A ČSA a fennmaradó összeg finanszírozását javasolja, [74 – 77] %-ban saját hozzájárulásból, az 5. táblázat alapján történő eszközértékesítés útján.
- (46) 2010 februárjában a ČSA [760 – 840] millió CZK ellenében eladta Duty Free vállalkozásait az Aelia Czech Republic, s.r.o. részére. Ezek a vállalkozások kétfordulós pályázati felhívás keretében kerültek értékesítésre az UniCredit Czech Republic, a.s. szervezésében.
- (47) 2010 júliusában a ČSA pénzügyi kompenzáció ellenében lecserélte két résidéjét a londoni Heathrow repülőtéren a British Airways Plc (a továbbiakban: BA) javára. A résidők cseréjéről szóló megállapodás úgy rendelkezik, hogy a ČSA és a BA [17 – 19] millió GBP ([450 – 530] millió CZK) értékű pénzügyi kompenzáció ellenében elcseréli egymás résidőit⁽²⁾. A résidők cseréje 2010-ben került lebonyolításra; a BA két részletben fizette ki a ČSA-t illető pénzügyi kompenzációt 2010 novemberében és 2010 decemberében.
- (48) A ČSA 15 repülőgépet értékesített az említett feltételek mellett: 2010-ben 5 Boeing B737-400 repülőgép került eladásra a BLF Limited (az orosz UTair fuvarozó különleges célú vállalkozása) részére [54 – 60] millió USD ellenében, valamint 2 Boeing B737-500 repülőgép a Mauritanian Airlines International részére [12,5 – 15] millió USD-ért. 2011-ben a ČSA eladott további 3 Boeing B737-500 repülőgépet a Míka Limited részére összesen [21 – 25] millió USD ellenében. 2011-ben két ATR72-202 repülőgép is eladásra került a Helitt Lineas Aéreas S.A. részére [7,9 – 8,9] millió USD értékben, továbbá két ATR72-200 repülőgép az EUROLOT S.A. részére [7,9 – 8,9] millió USD-ért, valamint egy ATR42-320 repülőgép a Regourd Aviation részére [1,6 – 1,9] millió USD ellenében. A repülőgépek értékesítéséből származó teljes bevétel hozzávetőleges értéke [105 – 120] millió USD ([1,950 – 2,2] milliárd CZK)⁽³⁾.
- (49) 2010. szeptember 30-án a ČSA [17,5 – 19,5] millió CZK ellenében eladta a Slovak Air Services, s.r.o. vállalatot, amely légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtott a Szlovák Köztársaságban, a Skyport, a.s. részére (a nyílt pályázati felhívás legmagasabb árat kínáló résztvevője).

⁽²⁾ A 2011-es légi közlekedési menetrend nyári időszakára (2011. március 27-től 2011. október 29-ig) és a 2010/2011-es légi közlekedési menetrend téli időszakára (2010. október 31-től 2011. március 26-ig) kiosztott idők.

⁽³⁾ A Cseh Köztársaság által kiszámított értékek 18,50 CZK / USD árfolyam mellett (a Cseh Nemzeti Bank szerint az USD-CZK árfolyam értéke 2010-ben 18,30 és 20,20 CZK / USD, 2011-ben pedig 16,90 és 18,78 CZK / USD között változott.)

- (50) A Letiště Praha részére eladott földterületek és ingatlanok értékesítéséből a ČSA [1,62 – 1,85] milliárd CZK bevételre tett szert. A 6. táblázat az értékesített eszközöket foglalja össze:

6. táblázat

A ČSA földterületeinek és ingatlanjainak értékesítése a Letiště Praha részére

Földterület/vagyontárgy	Értékesítési szerződés	Ár (ezer CZK)	Szakértői vélemény
2570/4	2010.2.2	[48 000 – 58 000]	Proskon, s.r.o. (2009. december 8.)
2570/13	2010.2.2	[15 500 – 17 000]	
Parkoló a 2570/4 és 2570/13 sz. földterületen	2010.2.2	[65 500 – 74 500]	
2570/14	2009.12.9.	[16 000 – 19 000]	YBN Consult (2010. május 10.)
APC irodaépület	2009.12.9.	[554 000 – 625 000]	
2586/1	2010.5.13.	[15 000 – 17 500]	
2587	2010.5.13.	[69 500 – 80 000]	
2588/3	2010.5.13.	[14 250 – 16 000]	
2589/1	2010.5.13.	[2 600 – 3 000]	
2590/25	2010.5.13.	[87 250 – 95 000]	
F. hangár	2010.5.13.	[700 000 – 800 000]	
Összesen:		[1 620 000 – 1 850 000]	

- (51) A Cseh Köztársaság kormánya stratégiai érdekét fejezte ki a ČSA repülőtéri ingatlanjainak megszerzését illetően. A cseh hatóságok e tranzakciókat az ingatlanok felhasználásának módjával indokolják. A cseh hatóságok szerint az ingatlanok stratégiai jelentőséggel bírnak a prágai repülőtér számára, tekintettel az ott építendő új fel- és leszállópályára. A Cseh Köztársaság továbbá megjegyezte, hogy a Letiště Praha egy további hangárt (E hangár) bérel a Travel Service, a.s. vállalat részére, ami a ČSA számára szükségtelenné vált ingatlanokból származó jövedelem-szerzés lehetőségéről tanúskodik.
- (52) A 6. táblázatban feltüntetett eszközök értékesítése nem nyílt, átlátható és diszkriminációtól mentes pályázati felhívás útján történt. Az alapelveknek és a cseh jogi követelményeknek megfelelően azonban valamennyi állami vállalat által végrehajtott ingatlanbeszerzés a megszokott valós piaci áron kell, hogy végbemenjen,

amely megfelel a magánbefektető által általános körülmények közt fizetett összegnek. Az említett ingatlan értéke egy elismert szabványok alapján tevékenykedő bírósági szakértő külső értékelésén alapszik.

- (53) A vállalat saját hozzájárulásának jelentős része a ČSA leányvállalatainak a ČAH részére való értékesítéséből származik. Az értékesítésekre a 2011-es év végén és a 2012-es év elején került sor, és a következő tranzakciókat foglalta magába: a Czech Airlines Handling, a.s. értékesítése ([700 – 800] millió CZK), a ČSA Services, s.r.o. értékesítése ([25 – 28] millió CZK), a HCA értékesítése ([500 – 580] millió CZK) és a Czech Airlines Technics, a.s. értékesítése ([1 – 1,15] milliárd CZK). Az említett értékesítések nem nyílt, átlátható és diszkriminációtól mentes pályázati felhívás útján kerültek lebonyolításra; a leányvállalatok értéke azonban a Deloitte Advisory, s.r.o. és a PriceWaterhouseCoopers, Česká republika, s.r.o. független szakértői véleménye alapján került megállapításra.

2.5 AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

- (54) 2011. február 23-án a Bizottság megindította a hivatalos vizsgálati eljárást. Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kételyeit fejezte ki a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás bizonyos feltételeivel kapcsolatban. A Bizottság nem zárta ki többek közt azt sem, hogy a ČSA a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján már 2009 második feléve előtt, azaz a cseh hatóságok állítása szerint a szerkezetátalakítási folyamat megkezdését megelőzően nehéz helyzetben lett volna.
- (55) A Bizottság továbbá kételyeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a ČSA nehézségei túl súlyosak-e ahhoz, hogy ezeket a ČAH meg tudja oldani. A Bizottságot az foglalkoztatta, hogy a cseh nemzeti törvények értelmében lehetséges-e, hogy a Letiště Praha pénzügyi hozzájárulást nyújtson a ČSA és leányvállalatainak szerkezetátalakítási folyamatához. A cseh hatóságokat arra kérték fel, hogy tegyék meg észrevételeiket azzal kapcsolatban, hogy a ČSA és a Letiště Praha között az összefonódás napjaig lefolytatott üzleti tranzakciók piaci feltételek mellett kerülnek-e megvalósításra, ami kizárná az esetleges megmentési célú és szerkezetátalakítási állami támogatás átruházását annak kedvezményezettéről egy másik egységre a ČAH keretein belül.

- (56) Ami a hosszú távú életképesség helyreállítását illeti, a Bizottság felkérte a harmadik feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket a külső tényezőket illető alapvető feltételekkel kapcsolatban. A Bizottság továbbá felkérte a Cseh Köztársaságot annak tisztázására, hogy a szerkezetátalakítást követően valamennyi szerkezeti szempontból veszteséges tevékenység felfüggesztésre kerül-e. A Bizottság ezenkívül megkérdezte a hosszú távú életképesség 2012 végéig (a szerkezetátalakítási időszak bejelentett határideje) való elérésének lehetőségét, továbbá azt, hogy a tervezett legvalószínűbb forgatókönyv, amely egyúttal a „legkedvezőbb forgatókönyv”, valóban a legrealisabb elérendő forgatókönyv-e. A Bizottság továbbá kételyeit fejezte ki afelől, hogy a ČSA képes lesz-e a kereskedelmi kölcsönök és az esetleges kereskedelmi garanciák fedezésére (saját pénzeszközeiből vagy külső forrásokból) 7 repülőgép szerződésbe foglalt vételének céljából 2013-ban és 2014-ben.

- (57) Ami a kiegyenlítő intézkedéseket illeti, a Bizottság aggályait fejezte ki afelől, hogy a javasolt intézkedések nem csupán a veszteséges tevékenységek felfüggesztését jelentik-e, ami a gazdasági életképesség elérése érdekében mindenképp szükséges lenne. Az ilyen intézkedések nem sorolhatók be a valós kiegyenlítő intézkedések közé. A Bizottság továbbá megjegyezte, hogy egy kiegyenlítő intézkedés csak abban az esetben fogadható el, ha arra a szerkezetátalakítási folyamat ideje alatt kerül sor. A Torontóba és a New York-i JFK repülőtérre induló járatok eltörlése így a szerkezetátalakítási terv javasolt időszakán kívül esik, amely 2009 második felétől 2012-ig tart.
- (58) Ami a ČSA saját hozzájárulásának mértékét illeti, a Bizottság felkérte a Cseh Köztársaságot a ČAH javasolt szerkezetének tisztázására. A Bizottság továbbá kételyeit fejezte ki afelől, hogy a javasolt saját hozzájárulás teljes egészében valós hozzájárulásnak tekinthető-e (az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadásakor még meg nem valósított tranzakciókkal kapcsolatban).

3. A CSEH KÖZTÁRSASÁG MEGJEGYZÉSEI

- (59) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatra adott válaszában a Cseh Köztársaság megosztotta véleményét és magyarázatát a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett valamennyi ponttal kapcsolatban, és megjegyezte, hogy a bejelentett szerkezetátalakítási terv a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban rögzített valamennyi feltételnek megfelel. A Cseh Köztársaság továbbá ismertette a szerkezetátalakítási folyamat frissítését és kiemelte, hogy számos szerkezetátalakítási intézkedésre már sor került és jelentős előrelépések történtek.
- (60) Ami a ČSA nehéz helyzetbe kerülésének idejét illeti, a Cseh Köztársaság úgy vélte, hogy a ČSA 2009 augusztusában került nehéz helyzetbe, ugyanis a vállalat vezetősége éppen ekkor tudatosította az egyébként pozitív nyári gazdasági eredmény kedvezőtlen alakulását. A Cseh Köztársaság továbbá benyújtotta a negyedéves eredmény-kimutatásokat és a ČSA 2009 augusztusában történt nehéz helyzetbe kerülését alátámasztó információkat.
- (61) Ami a ČAH holding szerkezetét illeti, a cseh hatóságok kifejtették, hogy a ČAH célja a vállalatok „elkülönítése”, a kereskedelmi finanszírozáshoz való jobb hozzáférés biztosítása és a vállalatok felkészítése a tervezett privatizációra. A vállalatok közti kapcsolatokat a holdingon belül egy szokásos körülmények közt megkötött, nem személyes szerződés rögzíti, amely a kapcsolt felek közti kapcsolatokat szabályozó cseh kereskedelmi törvénykönyv és a jövedelemadóról szóló törvény érvényben lévő rendelkezéseivel összhangban áll.
- (62) Ami a ČSA nehézségeinek a ČAH csoport keretein belül történő megoldásának lehetetlenségét illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy valamennyi vállalat a ČAH keretén belül állami irányítás alá tartozik, ezért az állami támogatásról szóló előírások minden nemű segély nyújtására vonatkoznak. Ezenkívül valamennyi pénzügyi támogatásnak meg kell felelnie a cseh kereskedelmi törvénykönyv és az adójogszabályok előírásainak is. Továbbá, a ČSA nehézségei a ČAH szerkezetének kialakítása előtt keletkeztek, ezért nem vezethetők vissza „a költségek a jelenlegi ČAH csoporton belüli önkényes felosztására”, és természetüknél fogva a ČSA sajátjának tekinthetők.
- (63) Ami a Letiště Praha esetleges hozzájárulását illeti a ČSA szerkezetátalakításához, a Cseh Köztársaság úgy véli, hogy a Letiště Praha semmilyen módon nem járul hozzá a ČSA szerkezetátalakításához, és a Cseh Köztársaság a Letiště Praha egyedüli részvényeseként efféle támogatást a jövőben sem feltételez. A ČSA és a Letiště Praha közti tranzakciók olyan szabványos feltételek mellett zajlanak, melyeket a Letiště Praha üzleti partnereinek is kínál. A bérleti díj és más pénzbeli juttatások összegét az érvényben lévő árjegyzék határozza meg.
- (64) A jogszabályokból kifolyó feltételek betartása mellett a ČAH holdinghoz tartozó vállalatok széles körű autonómiával rendelkeznek a vállalkozás területén, ugyanis a ČAH, mint anyavállalat nem avatkozik bele leányvállalatai üzleti irányításába. Tekintettel arra, hogy a ČAH holding keretein belüli kapcsolattartás nem személyes, piaci alapelvekre épülő és a fent említett jogi követelményeknek megfelelő módon zajlik majd, a Cseh Köztársaság úgy ítéli meg, hogy a ČAH csoportba tartozó más vállalat által a ČSA részére nyújtott szerkezetátalakítási támogatás lehetősége kizárható.
- (65) Ami a hosszú távú életképesség helyreállításával kapcsolatos kételyeket illeti, a Cseh Köztársaság benyújtotta módosított előrejelzéseit a ČSA életképességének várható forgatókönyvével kapcsolatban, az alapértelmezett forgatókönyv módosítását beleértve. A kereslet alakulásának vizsgálatából és a kölajárak visszafogottabb becsléséből kifolyólag az új alapértelmezett forgatókönyv lassabb növekedéssel számol. Ami a veszteséges tevékenységek felfüggesztését illeti, a Cseh Köztársaság megerősítette, hogy a Czech Airlines Technics, a.s. kivételével valamennyi leányvállalat nyereséges volt, ezért mint jól működő és életképes vállalatok értékesíthetők. A Czech Airlines Technics, a.s. szintén a vállalat független, külső szakértői vélemény alapján megállapított eszközértékének megfelelő áron kerül értékesítésre a ČAH részére. Ami a szerkezetátalakítási időszak után szállítandó repülőgép finanszírozását illeti, a Cseh Köztársaság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv megvalósítását és egy magánbefektető várható belépését követően a vállalat képes lesz a szerződésbe foglalt repülőgépek magánfinanszírozásának biztosítására.
- (66) Ami a kiegyenlítő intézkedéseket illeti, a Cseh Köztársaság úgy véli, hogy az eszközök értékesítése (a leányvállalatokat beleértve), az ASK csökkentése és a ČSA jelenlétének korlátozása a prágai repülőtérrel elégséges kompenzációt jelentenek, tekintettel arra, hogy a ČSA egy kis méretű repülőgépparkkal és korlátozott számú

célállomással működő regionális légifuvarozó. A ČSA a nagy vállalatok és diszkont légifuvarozók révén jelentős versenykihívásnak van kitéve, ezért a további kompenzációk veszélyeztethetik a ČSA életképességének ésszerű időn belül történő helyreállítását. A Cseh Köztársaság állítása szerint a Torontóba és a new yorki JFK repülőtérre induló járatok 2009 novemberében, azaz a bejelentett szerkezetátalakítási időszak keretein belül kerültek eltörlésre.

(67) A Cseh Köztársaság tájékoztatást nyújtott be a Komerční banka-tól (Kereskedelmi Bank) származó [125 – 140] millió CZK értékű magánhitelről, amely a ČSA saját hozzájárulásaként kerül előterjesztésre. A hitelt a keretmegállapodásban meghatározott hitelkeret alkotja. A [480 – 540] millió CZK értékű hitelkeretről szóló keretmegállapodást már 2009. március 31-én megkötötték, majd 2009 júniusában és decemberében módosították.

(68) Ami a ČSA saját hozzájárulását illeti a vállalat szerkezetátalakításához, a Cseh Köztársaság benyújtotta a már átruházott eszközök értékesítési bizonylatait. Továbbá, a Cseh Köztársaság megerősítette, hogy a bejelentett, garancia formájában nyújtott állami támogatás nem szükséges, ugyanis a ČSA pénzügyi lízing formájában biztosította a repülőgép vásárlásának magánfinanszírozását [...]. A repülőgépet 2011 májusában szállították a ČSA részére.

4. AZ ÉRDEKELTEK ÉSZREVÉTELEI

(69) A vizsgálat során a Bizottsághoz egyetlen megalapozott versenytársi észrevétel⁽¹⁾ és egy helyi polgári társulástól származó megjegyzés⁽²⁾ érkezett. A vállalat versenytársai a Travel Service, a.s. és az Icelandair Group hf (a továbbiakban: TS), amely a ČSA-val elsősorban a charterszállítás piacán verseng. A TS úgy véli, hogy a ČSA támogatása nem tekinthető összeegyeztethetőnek, mivel nem felel meg a szerkezetátalakítási iránymutatásban rögzített feltételeknek.

(70) Ami a ČSA hosszú távú életképességének helyreállítását illeti, a TS kifogásolja, hogy a szerkezetátalakítási tervből hiányzik a vállalat egyértelmű üzleti modellje⁽³⁾, valamint azt, hogy a legkedvezőbb forgatókönyv egyes kulcsfontosságú feltételei túlságosan optimistának tűnnek (üzemanyagárak, árfolyamok, kapacitás-kihasználtság). A TS

(1) Ez az észrevétel kiegészítésre került két további benyújtással és egy panasszal.

(2) A „Pro Hanspaulku” polgári társulás úgy véli, hogy a České aerolinie részére nyújtott támogatás a légitársaság mint a prágai repülőtér ügyfelének mesterséges fenntartását szolgálja, amely további futópálya építését tervezi. A polgári társulást különösen a környezeti állapota és a projekt társadalmi következményei aggasztják.

(3) A TS kifejezetten azzal érvel, hogy a ČSA rossz üzleti döntéseket hoz, mint például a veszteséges járatok megnyitása (a 2011 szeptemberében újonnan megnyitott Prága – Abu Dhabi járat).

továbbá kifogásolja a javasolt kiegyenlítő intézkedéseket, mivel véleménye szerint azok pusztán azon tevékenységek felfüggesztését jelentik, melyek a vállalat túléléséhez egyébként is nélkülözhetetlenek. A TS úgy véli, hogy az eszközértékesítés, amely saját hozzájárulásként került elszámolásra, és a pénzeszközök felhasználása a szerkezetátalakítási folyamat megkezdése előtt kerültek lebonyolításra, ezért nem tekinthetők valós, a szerkezetátalakítás költségeihez való hozzájárulásnak.

(71) Továbbá, a TS véleménye szerint a ČSA-nak odaítélt állami támogatás lehetővé tette a vállalat és annak leányvállalatai számára üzleti tevékenységeik bővítését. A ČSA állítólagosan i) kibővítette chartervállalkozását annak ellenére, hogy a ČSA a múltbeli veszteségeség okán fel akarta azt számolni, és ii) megújította repülőgépparkját, amely a ČSA számára olyan versenyelőnyt biztosít, mely egy hasonló versenytárs számára a gazdasági válság idején nehezen megvalósítható.

(72) A TS úgy véli, hogy a ČSA az odaítélt állami támogatást a charterforgalom kibővítésére használta fel a HCA leányvállalat javára, amely a piacon megszokottnál 20 %-kal alacsonyabb áron kínálja a járatokat⁽⁴⁾. A TS azt állítja, hogy a ČSA 2010 májusában 162 millió CZK-val növelte a HCA jegyzett tőkéjét.

(73) A ČSA számára a Prága–Tel Aviv útvonalon közlekedő járat működtetésének lehetősége állítólagosan további előnyt jelent. A TS azt állítja, hogy ezt a lehetőséget a Cseh Köztársaság hatóságai nyilvánvalóan kizárólag a ČSA számára biztosították, valamint megkerülték a jogszabályokat, így a ČSA-t előnyben részesítették a vállalat versenytársaival szemben.

(74) A TS azt is kifejti, hogy a Letiště Praha és a ČSA egyesülésére ténylegesen már a ČAH megalakulása előtt sor került, mivel a két vállalat közös vezetőség alá került. A TS azt állítja, hogy a ČSA főigazgatója juttatásokat kapott a Letiště Praha-tól, és a ČSA által kínált számítástechnikai szolgáltatások keresztfinanszírozására is sor került.

(75) Ezenkívül a Letiště Praha eszközöket (épületek és földterületek) vásárolt a légitársaságtól (melyekre annak állítólagosan nem volt szüksége), majd újra bére adta azokat a légitársaságnak. Az efféle kiváltságos kapcsolatok a Letiště Praha és a ČSA között kedvezményes elbánáshoz vezetnek, például a repülőtéri szolgáltatásokkal kapcsolatos árdiszkrimináció vagy a bizalmas üzleti információkhoz való hozzáférés formájában. A TS állítása szerint a ČAH megalapítása a repülőtér és a fő légifuvarozó vertikális integrációja következtében negatív hatást gyakorol a versenyre. A TS véleménye szerint a ČAH megalapításának fő célja, hogy lehetővé tegye az állami támogatás oly módon történő nyújtását a ČSA részére, hogy a ČAH megszerezze a ČSA leányvállalatait.

(4) Megítélés lásd az indoklás 171. és 174. pontjait.

5. A CSEH KÖZTÁRSASÁG VÁLASZA AZ ÉRDEKELT FELEK MEGJEGYZÉSEI KAPCSÁN

- (76) A Cseh Köztársaság részletesen foglalkozott valamennyi érveléssel, melyeket a harmadik felek megjegyzéseikben előterjesztettek. Ami a hosszú távú életképesség helyreállítását illeti, a Cseh Köztársaság kiemelte, hogy számos megjegyzés megoldásra került a frissített szerkezetátalakítási terv módosított feltételeiben⁽¹⁾. A Cseh Köztársaság továbbá leszögezte, hogy az állami támogatás összege az eljárás folyamán jelentősen csökkent, tekintettel az állam által garantált repülőgép-vásárlási projekt felfüggesztésére.
- (77) Ami az állami támogatásból származó eszközök a ČSA charterrezslégének versenyellenes magatartására való lehetséges felhasználását illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy az állami támogatás nyújtásának idején a charterjáratok a menetrend szerinti szállítástól függetlenül és attól elkülönítve működtek. A ČSA semmilyen pénzzutatással nem járult hozzá a HCA⁽²⁾ jegyzett tőkéjéhez. A HCA jegyzett tőkéje nem pénzbeli hozzájárulás útján került megemelésre a ČSA charterjáratokat működtető gazdasági egységének átruházásával. A gazdasági részleg független szakértő által került értékelésre.
- (78) Ami a ČSA Tel Avivba induló járatának működtetéséből származó állítólagos előnyt illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy bár a TS mint egyedüli közlekedési jogokkal rendelkező légitársaság került kiválasztásra (nyílt pályázati felhívás alapján; a 2011/2012-es légi közlekedési menetrend téli időszakától kezdődően), mely az érvényben lévő jogszabályokkal⁽³⁾ összhangban feljogosítja a vállalatot a kölcsönösen elfogadott szolgáltatások nyújtására a Prága – Tel Aviv útvonalon, a TS semmilyen garanciát nem kapott más légitársaságok részére kiadható, az említett útvonal működtetéséről szóló engedélyre vonatkozóan. A cseh hatóságok állítása szerint a Cseh Köztársaság Közlekedési Minisztériuma átfogó politikája értelmében nem kívánja fenntartani a fennálló korlátozásokat, hanem épp ellenkezőleg, bővíteni kívánja a légitársaságok piaci hozzáféréseinek lehetőségét a légitársasági szolgáltatások piacának liberalizációja érdekében.
- (79) Ami a Prága – Abu Dhabi útvonal megnyitását illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy ezt az útvonalat a ČSA

nem egyedül⁽⁴⁾, hanem az Etihad Airways-szel együttműködésben üzemelteti. A járat elsősorban az átszálló utasokat célozza meg, akik számos, az Etihad Airways által üzemeltett, Abu Dhabi-ból induló, nagy távolságú járatot vehetnek igénybe. Ez az együttműködés növeli a ČSA értékesítési lehetőségeit és hozzájárul a vállalat hosszú távú életképességének helyreállításához minimális többletköltséggel.

- (80) Az APC adminisztratív épületének értékesítése és visszabérlése a Cseh Köztársaság véleménye szerint szabványos piaci eljárásnak tekinthető, amely lehetővé teszi az értékesítő fél számára a fizetőképességet biztosító eszközkhöz való hozzáférést, a kedvezményezett számára pedig a bérletből származó jövőbeni bevételek stabil forrását. Az értékesített földterület továbbá stratégiai jelentőséggel bír a prágai repülőtéri új fel- és leszállópálya építésére való tekintettel. Ez az oka a Letiště Praha e földterület iránti megvételi szándékának. Ugyanakkor a Praha–Ruzyně repülőtér tulajdonjogáról szóló törvény⁽⁵⁾ értelmében a Praha–Ruzyně repülőtérrel, a vele szomszédos és hozzá tartozó földterületeket beleértve, kizárólag a Cseh Köztársaság vagy csehországi székhelyű, 100 %-os állami tulajdonban lévő jogi személyek birtokolhatják. Ez a feltétel a megfelelő vásárlók számát a teljes mértékben az állam tulajdonában lévő vállalatokra korlátozza. A Letiště Praha egyike e vállalatoknak, melynek a szóban forgó földterület megszerzése stratégiai érdeke.
- (81) A Cseh Köztársaság ismételtén kijelentette, hogy a ČSA és a Letiště Praha közötti üzleti kapcsolatok mindig is összhangban voltak a nemzeti és uniós jogszabályokkal (lásd az indoklás 61. és 64. pontját). Ami a ČAH-t illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy a 2010. november 24-i 848 sz. kormányhatározat értelmében a ČAH nem tekinthető a vállalati infrastruktúra és a légitársaságok állandó integrációjának, csupán azok (a ČSA és a Letiště Praha) korlátozott időtartamú és funkciójú összefonódásának, melynek célja a ČSA és leányvállalatainak a lehető legjobb feltételek mellett történő értékesítése.
- (82) Végül, ami a Pro Hanspaulku polgári társulás által előterjesztett észrevételeket illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy a polgári társulás nem bizonyította jogos érdek létezését, és ilyen érdek nem vezethető le a prágai repülőtérre építendő új fel- és leszállópályával kapcsolatban benyújtott kifogásból sem, melyet állítólagosan elsősorban a szerkezetátalakításon átesett ČSA használ. A Cseh Köztársaság hozzátette, hogy a ČSA, szerkezetátalakításával összhangban korlátozza jelenlétét a prágai repülőtérén, így a polgári társulás észrevétele érvényét veszíti.

⁽¹⁾ A hivatalos felülvizsgálati eljárás megindítását követően a Cseh Köztársaság a szerkezetátalakítási terv két frissített verzióját (2011. szeptember 15-i és 2012. január 3-i) terjesztette elő a Bizottságnak.

⁽²⁾ A HCA a szerkezetátalakítást megelőzően csak utazási irodai szolgáltatásokat nyújtott; a vállalat bezárását a ČSA a szerkezetátalakítási terv első verziójában jelezte. A frissített szerkezetátalakítási tervben azonban már szerepel a HCA utazási iroda, melynek részévé vált a ČSA charterjáratok üzletág.

⁽³⁾ A polgári légi közlekedésről szóló és a kereskedelmi tevékenységről szóló 455/1991 számú törvény módosításáról szóló 49/1997 számú törvény, és annak későbbi módosításai, továbbá a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, valamint Izrael kormányai által 1991. április 24-én Jeruzsálemben aláírt légi közlekedésről szóló szerződés.

⁽⁴⁾ A code sharing (a járatok közös üzemeltetése) a légitársaságok együttműködésének megszokott formája, melynek értelmében egy bizonyos légitársaság által üzemeltett járat más légitársaságok által kerül forgalmazásra az értékesítési lehetőségek javítása érdekében. Az együttműködés e formája lehetővé teszi a légitársaságok számára célállomás-kínálatuk bővítését.

⁽⁵⁾ A Praha–Ruzyně repülőtér tulajdonjogáról szóló 69/2010 sz. törvény.

6. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

6.1 AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

- (83) 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 ezzel fenyeget, az EUMSZ. 107. cikk (1) bekezdése alapján összeegyeztethetetlen a belső piaccal, amennyiben hatással van a tagállamok közötti kereskedelemre.
- (84) Az állami támogatás fogalma minden olyan előnyre vonatkozik, amelyet közvetlenül vagy közvetve állami források révén nyújtanak, vagy azt maga az állam, esetleg valamely közvetítő szervezet a rá ruházott hatáskör alapján eljárva nyújtja ⁽¹⁾.
- (85) Ennek értelmében a hitelkövetelések tőkére váltása útján végrehajtott bejelentett tőkeinjekciót (az Osinek vállalat által nyújtott kölcsön tőkére váltása) állami támogatásnak kell tekinteni. A tőkeinjekció állami forrásokat tartalmaz és szelektív előnynek minősül, mivel javítja a ČSA pénzügyi helyzetét.
- (86) A Európai Bíróság ítélezési gyakorlata értelmében az egyik vállalkozás részére nyújtott támogatás befolyásolhatná a két tagállam közötti kereskedelmet, amennyiben ez a vállalkozás az Európai Unión belüli kereskedelem számára nyitott piacon működik ⁽²⁾. Önmagában már az a tény is a verseny lehetséges megsértésére utal, hogy a vállalkozás versenypozíciója olyan gazdasági előnyhöz jutás révén erősödik a többi versenyben lévő vállalkozással szemben, melyhez a vállalkozás szokásos üzletvitel esetében nem juthatna hozzá ⁽³⁾. Ezért a tagállam által egy vállalkozás részére nyújtott támogatás segítheti a vállalkozás tevékenységeinek fenntartását vagy bővítését a hazai piacon, melynek következtében a más tagállamban székhellyel rendelkező vállalkozások kevesebb lehetőséghez jutnak az érintett tagállam piacára történő bejutást illetően ⁽⁴⁾.
- (87) Az adott intézkedés befolyásolja a tagállamok közti kereskedelmet és a versenyt, mivel a ČSA versenyben van más európai uniós vállalatokkal, különösen a légi közlekedés liberalizálása harmadik szakaszának (harmadik csomag) 1993. január 1-i életbe lépése óta. A szóban forgó intézkedés lehetővé teszi a ČSA tevékenységének folytatását anélkül, hogy a vállalatnak szembe kelljen néznie a kedvezőtlen pénzügyi eredményekből származó következményekkel, ezért torzítja a versenyt.

⁽¹⁾ Lásd a Bíróság 2002. május 16-i C-482/99 *Franciaország kontra Bizottság („Stardust Marine”)* ügyben hozott ítéletét (EBHT 2002., I-4397. o.)

⁽²⁾ Lásd különösen a Bíróság 102/87 sz. *Francia Köztársaság kontra az Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítéletét, EBHT 1988, 4067. o.

⁽³⁾ A Bíróság 730/79 sz. *Philip Morris Holland BV kontra az Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélete, EBHT 1980., 2671. o.

⁽⁴⁾ Lásd különösen a Bíróság 2005. december 15-i C-66/02 sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletét, EBHT 2005, I-10968. o., 117. pont, valamint a Bíróság 2006. június 15-i C-393/04 és C-41/05 sz. *Air Liquide Industries Belgium* egyesített ügyekben hozott ítéletét, EBHT 2006, I-5332 o., 35. pont.

- (88) A hitelkövetelések tőkére váltása útján végrehajtott bejelentett tőkeinjekció ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. Ezt a megállapítást a cseh hatóságok nem kifogásolják.

6.2 A TÁMOGATÁS JOGSZERŰSÉGE

- (89) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése megállapítja, hogy a tagállam nem hajthatja végre a tervezett intézkedéseket mindaddig, amíg a Bizottság meg nem hozza az intézkedést engedélyező végleges döntést. A Bizottság megállapítja, hogy a cseh hatóságok 2010. június 30-án végrehajtották a szóban forgó intézkedést, azaz az Osinek vállalatól származó hitelkövetelések tőkére váltását. A Bizottság sajnálattal állapítja meg, hogy a Cseh Köztársaság nem felelt meg a cselekménytől való tartózkodási kötelezettségről szóló rendelkezésnek, mellyel megszegte kötelezettségét az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében.

6.3 A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A BELSŐ PIACCAL A MEGMENTÉSI ÉS SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI IRÁNYMUTATÁS ÉRTELMÉBEN

- (90) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja az egyes gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás engedélyezéséről rendelkezik, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- (91) A Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés szerkezetátalakítási támogatásnak minősül, amely a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás feltételei alapján kell, hogy megítélésre kerüljön a közös piaccal való, az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése szerinti összeegyeztethetőség megállapítása érdekében.

6.3.1 Jogosultság

- (92) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 33. pontja úgy rendelkezik, hogy a vállalkozás meg kell, hogy feleljen a nehéz helyzetben lévő vállalkozás definíciójának az iránymutatás 9. és 13. pontja értelmében.

Nehéz helyzetben lévő vállalkozás

- (93) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 9. pontja alapján a Bizottság akkor tekint egy vállalkozást nehéz helyzetben lévőnek, ha az képtelen – akár saját erejéből, akár pedig a tulajdonosai/résztvényesei vagy a hitelezői által biztosított források révén – arra, hogy megállítsa a veszteségek halmozódását, amely a hatóságok külső beavatkozása nélkül szinte teljes bizonyossággal azt eredményezné, hogy rövid vagy középtávon feladja üzleti tevékenységét.
- (94) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. a) pontja továbbá kifejti, hogy egy korlátolt felelősségi alapon működő vállalat akkor tekinthető nehéz helyzetben lévőnek, ha az a jegyzett tőke több mint felének, illetve ha az utóbbi 12 hónap folyamán a jegyzett tőke több mint negyedének megfelelő veszteséget ért el.

- (95) A cseh hatóságok állítása szerint a ČSA, amely a cseh nemzeti törvények szerint részvénytársaságnak minősül, így a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. a) pontja értelmében korlátozott felelősségi alapon működő vállalat 2009 augusztusa óta súlyos nehézségekkel küzd, amikor is a pénzügyi válság jelentős mértékben befolyásolta a nyári légi közlekedési menetrend csúcsideszakát. Ebben az időszakban a működési cash-flow [- 2,4 – - 2,1] millió CZK-ra csökkent, ami a vállalat eszközeire rendkívüli hatással volt.
- (96) 2009 augusztusában a vállalat teljesítette a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. a) pontjában előírt feltételeket. A ČSA jegyzett tőkéjének összértéke elérte a 2,735 milliárd CZK-t. A cseh számviteli szabványokkal összhangban a ČSA jegyzett tőkéje 2009 augusztusában negatív értéket ért el ([- 1 000 – - 900] millió CZK 2009 júliusának végén), melynek több mint negyede elveszett az ezt megelőző 12 hónap során (2008 júliusától kezdődően, amikor is a jegyzett tőke [900 – 1 000] millió CZK volt). Ezen oknál fogva a ČSA 2009 augusztusában megkezdte a szerkezetátalakítási folyamatot. Ebből kifolyólag, a vállalat a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának idején (2010 júniusa) a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében valóban nehéz helyzetben lévő vállalatnak minősíthető.

Újonnan alapított vállalat

- (97) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 12. pontja megállapítja, hogy egy újonnan alapított vállalat akkor sem jogosult megmentési és szerkezetátalakítási támogatásra, ha a vállalat induló pénzügyi helyzete bizonytalan. Elvileg egy vállalkozást a vonatkozó tevékenységi területen elkezdett műveleteitől számított első három éven keresztül tekintenek újonnan alapítottnak.
- (98) A ČSA 1923-ban került megalapításra, így nem minősül újonnan alapított vállalkozásnak.

Vállalatcsoport

- (99) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 13. pontja szerint egy nagyobb vállalatcsoportba tartozó vagy az általa átvett vállalat rendszerint nem jogosult megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra, kivéve, ha a vállalat igazoltan saját működése, és nem a csoporton belüli önkényes költségfelosztás eredményeként jutott nehéz helyzetbe, és a nehézségek túl súlyosak ahhoz, hogy csoportszinten megoldhatóak legyenek. Abban az esetben, ha a nehéz helyzetben lévő vállalkozás leányvállalatot alapít, ez a leányvállalat és az azt irányító nehéz helyzetben lévő vállalkozás egy csoportnak minősül, mely a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 13. pontjában megállapított feltételek mellett támogatás nyújtására jogosult.
- (100) 2010-ben, szerkezetátalakítási támogatás nyújtása idején a ČSA egy csoportba tartozott számos más légi közlekedésben és azzal összefüggő területeken tevékeny vállalattal⁽¹⁾. A csoport záróelszámolásából kitűnik, hogy a légi

közlekedési társaság egy nagyobb vállalkozáscsoport tagja, valójában azonban a forgalom nagy részéért (94 %) maga a társaság felelős, ezért lehetetlen, hogy a légitársaság szerkezetátalakítását a vállalkozáscsoport egy másik tagja finanszírozza. A záróelszámolás továbbá azt is igazolja, hogy a légitársaság veszteségei a vállalkozás saját működésének eredményei, és nem köthetők a vállalkozáscsoport semelyik más tagjához.

- (101) A Bizottság tehát azon a véleményen van, hogy a ČSA nehézségei nem a csoporton belüli önkényes költségfelosztás, hanem általában a vállalat fő üzleti tevékenységét érintő forgalomcsökkenés következményei. A nehézségek különösen azért túl súlyosak a csoportszinten való megoldáshoz, mert a nyereséges leányvállalatok pozitív hozzájárulása nem elégséges a ČSA fő üzleti tevékenységéből származó veszteségek fedezésére.
- (102) A Bizottság megállapítja, hogy a ČAH megalapítására (a 2011-es és 2012-es év fordulóján), amely a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 13. pontja értelmében lényegében magát a vállalkozáscsoportot jelenti, a szerkezetátalakítási támogatás nyújtása után került sor, ezért a szerkezetátalakítás részének tekinthető, és ezáltal nem befolyásolja a szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultságot. A Bizottság továbbá azt is figyelembe veszi, hogy a ČAH tagvállalatai közötti üzleti kapcsolatok a Cseh Köztársaság vonatkozó rendelkezéseivel⁽²⁾ összhangban nem személyes piaci alapelvekre épülnek, ezért a vállalatcsoport más tagjától származó, a ČSA szerkezetátalakítási folyamatához való hozzájárulás nem lehetséges.

6.3.2. A hosszú távú életképesség helyreállítása

- (103) Elsősorban, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 35. pontja szerint a szerkezetátalakítási tervnek, amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie, a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét.
- (104) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 13. pontja szerint a tervnek tartalmaznia kell a vállalat nehézségeit okozó körülményeket, és figyelembe kell vennie a jelenlegi helyzetet és a jövőbeni piaci kilátásokat a legkedvezőbb, a legkedvezőtlenebb és az alapértelmezett forgatókönyvnek megfelelően.
- (105) A szerkezetátalakítási tervben elő kell irányozni a vállalkozás olyan irányú átalakulását, hogy a szerkezetátalakítás befejeztével fedezni tudja minden költségét, beleértve az amortizációs költségeket és a pénzügyi műveletek ráfordításait. A várható tőkemegtérülésnek elégségesnek kell lennie ahhoz, hogy az átalakított vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 37. pontja).

⁽¹⁾ Ezek a következők: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 %-os tőkerészesedés), ČSA Services, s.r.o. (100 %-os tőkerészesedés), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 %-os tőkerészesedés), Slovak Air Service, s.r.o. (100 %-os tőkerészesedés), Czech Airlines Handling, s.r.o. és Czech Airlines Technics, a.s. (100 %-os tőkerészesedés).

⁽²⁾ Az 513/1991 számú törvény (kereskedelmi törvénykönyv) 66a. és 196a. cikke és az 586/1992 számú törvény (jövedelemadóról szóló törvény) 23 cikkének (7) bekezdése.

- (106) A Bizottság megállapítja, hogy a 2.3 szakaszban foglaltaknak megfelelően a szerkezetátalakítási terv tartalmazza a vállalat nehézségeit okozó körülményeket. A szerkezetátalakítási terv figyelembe veszi a ČSA fő piacát, azaz a menetrend szerinti légi utasszállítást illető meglévő és jövőbeni kilátásokat, előrevetíti a lehetséges forgatókönyveket a legkedvezőbb, a legkedvezőtlenebb és az alapértelmezett feltételeknek megfelelően, és rámutat a ČSA erősségeire és gyengeségeire. A Bizottság ezáltal megállapítja, hogy a szerkezetátalakítási terv a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 36. pontjában előírt valamennyi formai kérdéssel foglalkozik.
- (107) A meglévő szerkezetátalakítási terv a vállalat hosszú távú életképességének 2014 júniusáig való helyreállítását irányozza elő. A jelenleg érvényben lévő öt éves időszak viszonylag hosszúnak számít. Az alapértelmezett forgatókönyv szerint a ČSA nyereségessége már 2013-ban visszaállítható. A szerkezetátalakítási intézkedések többsége már lebonyolításra került, a vállalat részleges leépítését és a saját hozzájárulás kialakítását beleértve. A cseh hatóságok igazolták, hogy a szerkezetátalakítási terv stratégiáját a ČSA hosszú távú életképességének helyreállításához szükséges lehető legrövidebb idő alapos értékelését követően és az esetleges jövőbeni működési feltételeknek megfelelően öt évre osztották el. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a jelenlegi gazdasági helyzetben, különösen a légi fuvarozás területén elengedhetetlen az operatív és a szolgáltatásbeli teljesítmény stabilizálása annak érdekében, hogy nem csak a rövidtávú fellendülés, hanem a jövőbeni növekedés alapjául szolgáló hosszú távú életképesség is biztosítva legyen. Ezek az erőfeszítések jellegüknél fogva több évet vesznek igénybe. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy az előző esetekben ötévesnél hosszabb szerkezetátalakítási időszakokkal⁽¹⁾ számoltak. A Bizottság mindent összevetve úgy véli, hogy öt év megfelelő időtartam a szerkezetátalakítási terv megvalósításához.
- (108) Annak érdekében, hogy a ČSA forgalmat produkáljon, a szerkezetátalakítási terv szerint jelentős költségcsökkentés szükséges, különösen a kapacitás, a személyzet, a repülőgéppark és az útvonalhálózat leépítése, valamint további, a bevételt érintő kezdeményezések formájában.
- (109) A Bizottság megállapítja, hogy a ČSA jelentős mértékben csökkentette a pilóták és a fedélzeti személyzet számát. Több mint 1 000 munkahely került megszüntetésre. A proaktív költségcsökkentés várhatóan [390 – 425] millió CZK értékű nettó megtakarítást eredményez a 2012-es év végéig. Az egy utasra jutó értékesítési költség 2010-ben [15,5 – 17] %-kal csökkent.
- (110) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a repülőgéppark (30 %-os) és az útvonalhálózat ([18 – 20] %-os) leépítése [3,9 – 4,3] %-os növekedéshez vezet az ASK-ból származó bevételben. Ennek következtében, az alapértelmezett forgatókönyv szerint a kihasználtság [66 – 73] %-kal növekszik. A repülőgéppark korszerűsítése és a Boeing repülőgépek Airbus repülőgépekre való lecserélése a működési és karbantartási költségek csökkenéséhez vezetnek, ami hatékonyabb gazdálkodást eredményez a repülőgéppark területén. A hálózat és a repülőgéppark leépítése várhatóan [195 – 215] millió CZK nettó megtérítést eredményez a 2012-es év végéig.
- (111) A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy a ČSA új bevételkezelési rendszert vezetett be, melynek célja az ASK-ból származó bevétel [3 – 3,5] %-kal való emelése. A bevételkezelési rendszer, továbbá a járatokkal kapcsolatos saját termékek és a harmadik felek termékeinek értékesítéséből származó bevétel összesen [500 – 560] millió CZK forgalmat eredményez.
- (112) A Bizottság más e területről származó, légitársaságokat érintő szerkezetátalakítási példákra alapozva úgy ítéli meg, hogy ezek a kezdeményezések lehetővé teszik a ČSA számára a költségek csökkentését és többletbevétel képzését a vállalat hosszú távú életképességének 2014-ig történő helyreállítása érdekében.
- (113) A vélelmezett eredmények reális feltételezéseken alapulnak, különösen a növekedés ütemét, az inflációt, az üzemanyagárakat és az USD/CZK árfolyamot illetően. Az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételeiben a Cseh Köztársaság a Bizottság alapvető feltételekre irányuló kétélyeire összpontosít és további magyarázatot ad ezzel kapcsolatban:
- A szerkezetátalakítás eredeti időszakának meghosszabbítása mellett a Cseh Köztársaság felülvizsgálta az életképesség helyreállítását illető előrejelzéseket is, mégpedig a korábban használt legkedvezőbb forgatókönyv helyett az alapértelmezett forgatókönyv módosított változata alapján. A ČSA jelenleg [1,7 – 1,85] %-os tőkehozamráta (ROCE) 2014-ig történő elérésére törekszik (az eredeti szerkezetátalakítási tervben szereplő [3 – 3,5] % helyett).
 - A ČSA módosította 7 repülőgép szállításának ütemezését – 2013 és 2014 helyett csak a 2014 és 2016 közötti időszakban kerülnek szállításra. A ČSA igazolja, hogy valamennyi szóban forgó repülőgép vásárlása kereskedelmi hitelből kerül finanszírozásra, bármilyen nemű állami támogatás nélkül.
 - A Cseh Köztársaság megerősítette, hogy a ČSA minden veszteséges tevékenységét felfüggeszti.
- (114) A Bizottság pozitívan értékeli, hogy az eljárás megkezdéséről szóló határozatot követően a belső és külső tényezőkkel kapcsolatos alapfeltevések felülvizsgálásra kerültek, mint például a 2010-es és 2013-as évre szóló gyengébb keresletnövekedést és magasabb üzemanyag-költségeket előrevetítő előrejelzések. Az egyes kulcsfontosságú feltételek kiigazítása egy módosított pénzügyi

⁽¹⁾ Lásd a C 6/09 *Austrian Airlines* ügyben, HL L 59., 2010.3.9., 1. o., (296) preambulumbekzdés (a szerkezetátalakítás időtartama 6 év), az SA.31479 *Royal Mail Group* ügyben, C(2012) 1834 végleges, (217) preambulumbekzdés (a szerkezetátalakítás időtartama 5 év) és az SA.33015 *Air Malta* ügyben, C(2012) 4198 végleges, (93) preambulumbekzdés (a szerkezetátalakítás időtartama 5 év) hozott bizottsági határozatokat.

előrejelzést eredményezett, alacsonyabb várható nyereséggel a 2013-as évre ([68 – 75] millió CZK a korábbi [123 – 135] millió CZK-val szemben). A módosított feltételek realisabb és megbízhatóbb képet nyújtanak a ČSA jövőbeni fejlődéséről.

- (115) A ČSA továbbá, a fent említett legrealisabb feltételeket kivéve (alapértelmezett forgatókönyv) benyújtotta a forgatókönyvek elemzését, az egyes kulcsfontosságú tényezők alapján módosított legkedvezőbb és legkedvezőtlenebb forgatókönyveket beleértve.
- (116) Az alapértelmezett forgatókönyv szerint a ČSA a 2013-as évtől pozitív működési eredménnyel számol. Legkésőbb 2014-ig a legkedvezőtlenebb forgatókönyv szerint is visszaáll a ČSA nyereségessége.
- (117) A tőkehozamráta (ROCE) 2015-ig várhatóan alacsony ([1,9 – 2,2] % körüli) értékeket mutat majd. Ez a tőkehozamráta-érték meglehetősen alacsony, viszont tekintettel arra, hogy a vállalkozáscsoport (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) tőkehozamráta, melyhez a ČSA is tartozik, 2003 és 2009 között [– 1,2 – – 1] % és [5,4 – 6,3] % közötti értékeket ért el, realisnak tűnik. Pozitív tőkehozamráta-értékeket a csoporton belül csak a Lufthansa ([5,3 – 6] %), a British Airways ([4,9 – 5,7] %) és az AF-KLM ([2 – 2,3] %) értek el. A diszkont légitársaságok ugyanakkor [5,5 – 6,5] és [15,5 – 17] % közötti tőkehozamráta-értékeket értek el a 2004 és 2007 közötti időszakban ⁽¹⁾.
- (118) A célirányos tőkehozamráta ezáltal nem éri el azt az értéket, amelyet a leghatékonyabb diszkont légitársaságok vagy a fent említett, méret nagyságból adódó megtakarításokat kihasználó nagyvállalatok igen. A ČSA a maga szerkezetátalakításon átesett repülőgépparkjával (20 – 23 légi jármű) kis méretű, regionális résztvevője marad a piacnak, melynek hosszú távú fejlődését leginkább egy magánbefektető belépése biztosítaná.
- (119) Tekintettel arra, hogy a Cseh Köztársaság a vállalat tulajdonosaként tisztában van a helyzettel és támogatja a vállalat megfelelő időben történő privatizációját, a hosszú távú életképesség ily módon történő helyreállítása elfogadhatónak tekinthető. Ezenkívül az a tény, miszerint a ČSA bebiztosította a lízing lehetőségét az új, az eredetileg tervezett államilag garantált bankhitel helyett magánfinanszírozott légi járművet illetően, arról tanúskodik, hogy a piaci résztvevők bíznak a vállalat életképességének helyreállíthatóságában.
- (120) A Bizottság továbbá pozitívan értékeli, hogy a ČSA azóta jelentős lépéseket tett a szerkezetátalakítási tervet illetően, és a tervezett intézkedések bevezetése már 2011-ben pozitív hatással volt a vállalatra: míg az előző évhez képest a járatok [15,5 – 17] %-a eltörlésre került, a szállításhoz szükséges bevétel ugyanezen időszak alatt csak [8 – 9] %-kal csökkent. 2012 első negyedévében a nem átszálló utasok száma [7,9 – 8,4] %-kal nőtt, ami

kedvező hatással volt az RASK mutatóra (kínált férőhelykilométerenkénti bevétel), amely [12,5 – 14] %-kal nőtt. 2011-ben ugyanakkor a ČSA [115 – 130] millió CZK-val csökkentette vendéglátási költségeit; ami [14,5 – 16] %-os csökkenést jelent az egy utasra jutó egységköltségben. A költségcsökkentési intézkedéseknek köszönhetően a globális forgalmazási rendszer költségei 2010-ben [68 – 75] millió CZK-val, 2011-ben pedig [89 – 96] millió CZK-val csökkentek (az előző évhez mérten).

- (121) A ČSA végrehajtotta a munkaerő-állomány tervezett csökkentését és az eszközök értékesítését, valamint a melléktevékenységek átruházását a leányvállalatokra, melyek ezt követően értékesítésre kerültek a ČAH részére.
- (122) A már végrehajtott szerkezetátalakítási intézkedésekre és a jelentős előrelépésekre való tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a módosított szerkezetátalakítási terv lehetővé teszi a ČSA számára a hosszú távú életképesség ésszerű időn belül történő helyreállítását.

6.3.3 A túlzott mértékű versenytorzulás megelőzése (kiegyenlítő intézkedések)

- (123) Másodsorban, annak érdekében, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat a lehető legkisebbre csökkentsék, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjával összhangban kiegyenlítő intézkedéseket kell hozni. Ezen intézkedések magukban foglalhatják az eszközök értékesítését, a kapacitás csökkentését vagy a piaci jelenlét korlátozását, illetve az érintett piacokra való belépés akadályainak csökkentését (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 39. pontja).
- (124) Ezzel kapcsolatban, a veszteséges tevékenységek felfüggesztése, amely a vállalat életképességének helyreállítása érdekében mindenképp szükséges lett volna, a kiegyenlítő intézkedések megítélésakor nem minősül a kapacitás csökkentésének vagy a piaci jelenlét korlátozásának (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 40. pontja).
- (125) A ČSA a következő kiegyenlítő intézkedéseket javasolja:
- a kapacitás csökkentése,
 - repülőterei résidőkről (slot) való lemondás koordinált európai repülőtereken, a londoni Heathrow repülőterei résidők értékesítését beleértve,
 - eszközök értékesítése.
- (126) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kételyeit fejezte ki a vállalat egyes kiegyenlítő intézkedéseivel kapcsolatban, mivel ezek az életképesség fenntartásához szükséges intézkedésnek minősülhetnek. A Cseh Köztársaság tisztázta ezt a kérdést, és az egyes fent említett intézkedések fontosságával indokolta azt.

⁽¹⁾ A Boston Consulting Group által kidolgozott piaci tanulmány.

A kapacitás csökkentése

- (127) A ČSA a repülőgéppark 50 %-os leépítését tervezte, amely a célállomás-hálózatot is befolyásolná. 2009-ben a vállalat teljes kapacitása [8 – 9] milliárd ASK volt. A szerkezetátalakítási folyamat végén a ČSA [6,2 – 7] milliárd ASK-t kínál majd, amely a hálózat [2 – 2,2] milliárd ASK-val való ([20 – 25] %-os) korlátozását jelenti.
- (128) A ČSA egyetértését fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a további intézkedések, mint például a New Yorkba és Torontóba induló járatok eltörlése, az életképesség fenntartásához szükséges intézkedéseknek minősüljenek. Ezt a határozatot a ČSA igazgatótanácsa 2009 júliusában, azaz a szerkezetátalakítási időszak megkezdését megelőzően elfogadta. A járatokat 2009 novemberében felfüggesztették. Mindenesetre az a tény, hogy a ČSA e határozatát a szerkezetátalakítási időszak megkezdését megelőzően fogadta el, arról tanúskodik, hogy ez az üzleti döntés inkább a vállalat életképességének javítása érdekében, mint sem az állami támogatás a kereskedelmi feltételekre való torzító hatásának minimalizálása végett került elfogadásra.
- (129) A módosított szerkezetátalakítási tervben a ČSA kiegyenlítő intézkedés gyanánt 6 nyereséges útvonal⁽¹⁾ eltörlését, valamint a kínált férőhely-kilométerek számának csökkentését javasolja további 10 nyereséges útvonalon⁽²⁾. A járatok törlése és a tervezett kapacitáscsökkentés következtében a kínált kapacitás [900 – 1 000] millió férőhely-kilométerrel csökken, ami a tervezett szállítási kapacitás [10 – 11] %-os csökkentésének⁽³⁾ felel meg a 2009-es évhez képest. A ČSA megerősítette, hogy a szerkezetátalakítási időszak végéig megtartja a kiegyenlítő intézkedés gyanánt javasolt csökkentett kapacitást.
- (130) Az útvonalak abban az esetben minősülnek nyereségesnek, ha a 2009-es évben C1 kategóriájú pozitív hozzájárulást eredményeztek. A C1 kategóriájú hozzájárulás figyelembe veszi a járatot, az utasokat és az egyes útvonalakra jutó forgalmazási költségeket (változó költségek). A hozzájárulás a következőképpen számítható ki: (az útvonalból származó bevétel – az útvonal változó költségei) / az útvonalból származó bevétel. Ezért valamennyi útvonal, amely C1 kategóriájú pozitív hozzájárulást eredményez, elégséges bevételt képez nem csak az útvonal változó költségeinek fedezéséhez, hanem hozzájárul a vállalat állandó költségeinek fedezéséhez is.
- (131) A Bizottság úgy véli, hogy a C1 kategóriájú hozzájárulás terjedelme szempontjából megfelelő mércének tekinthető, mivel minden, az adott útvonallal közvetlenül összefüggő költséget figyelembe vesz. A Bizottság megállapítja, hogy egy ehhez hasonló helyzetben hasonló terjedelmű mutató került elfogadásra⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ [...].⁽²⁾ [...].⁽³⁾ A nettó csökkentés (a veszteséges célállomások törlését leszámítva), amely az életképesség helyreállításához szükséges, tekintettel a 2010-es és 2013-as számviteli év között tervezett kapacitásnövelésre.⁽⁴⁾ Lásd a Bizottság SA.33015 számú *Air Malta* ügyben hozott határozatát, C(2012) 4198 végleges, (111) preambulumbekendés.

- (132) Ami a harmadik fél állítását illeti, mely szerint a ČSA új veszteséges célállomásokat nyitott meg (például Prága – Abu Dhabi), a Bizottság a cseh hatóságok által nyújtott magyarázatot követően megállapítja, hogy az ezen útvonalon közlekedő járatot a ČSA az Etihad Airways-szel közösen üzemelteti. Mindenesetre, még ha új útvonalak megnyitásra is kerülnének, a ČSA elkötelezett a (kínált férőhely-kilométerben megadott) teljes hálózat [20 – 25] %-os korlátozását, valamint e korlátozott hálózat a szerkezetátalakítási folyamat végéig történő megtartását illetően. A ČSA ezenfelül felajánlotta, hogy eltörlő vagy csökkenti kapacitását 16 nyereséges útvonalon, ezzel kompenzálva versenytársait.

Repülőtéri résidőkről (slot) való lemondás koordinált európai repülőtereken

- (133) A Bizottság megállapítja, hogy a célállomás-hálózat módosítása következtében a ČSA lemond számos, koordinált repülőtéren található résidőjéről⁽⁵⁾. A résidőkről való lemondás lehetővé teszi más, versenyben álló légitársaságok számára a koordinált repülőtereken való kapacitásnövelést (a konkrét törölt útvonaltól függetlenül), ami a piacra való belépés akadályainak korlátozását jelenti a ČSA versenytársai javára.

Eszközök értékesítése

- (134) A ČSA állítása szerint a vállalat nem veszteséges eszközeinek értékesítése, mint például a londoni Heathrow repülőtéri résidők (lásd a (47) preambulumbekendést) és 15 légi jármű értékesítése (lásd a (48) preambulumbekendést), valamint a Duty Free vállalkozások (lásd a (46) preambulumbekendést) és a ČAH holding leányvállalatainak (lásd a (53) preambulumbekendést) értékesítése, kiegyenlítő intézkedésnek tekintendő. Mindenesetre, tekintettel arra, hogy a kiegyenlítő intézkedés elsősorban azon a piacon kell, hogy bevezetésre kerüljön, melyen a szerkezetátalakítást követően az adott vállalat jelentős piaci helyzetbe kerül, ebben az esetben csak a légi utas-szállítással kapcsolatos intézkedések relevánsak.
- (135) A nyereséges útvonalakon történő [10 – 11] %-os kapacitáscsökkentésen és a koordinált repülőtereken történő résidőkről való lemondáson kívül csak a londoni Heathrow repülőtéri résidők, illetve a 15 légi jármű értékesítése tekinthető megfelelő kiegyenlítő intézkedésnek; a Duty Free vállalkozások és a ČSA leányvállalatainak a ČAH holding részére történő értékesítése nem minősülhetnek kiegyenlítő intézkedésnek, mivel nem befolyásolják a ČSA fő piaci helyzetét.

A javasolt kiegyenlítő intézkedések megfelelősége

- (136) A kiegyenlítő intézkedések megfelelőségének elbírálásakor a Bizottság figyelembe veszi a piac szerkezetét és a versenyfeltételeket annak biztosítása érdekében, hogy ezen intézkedések egyike se rontsa a piac szerkezetét (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 39. pontja).

⁽⁵⁾ Az érintett résidők többsége koordinált repülőtereken található (a résidők koordinátor által kerülnek kiosztásra a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet alapján (HL L 14, 1993.1.22, 1. o.).

- (137) A kiegyenlítő intézkedéseknek arányosnak kell lenniük a támogatás torzító hatásaival, és különösen az adott vállalkozás méretével és relatív piaci jelentőségével. A kapacitás csökkentésének mértékét és a piaci jelenlét korlátozását esetről esetre külön-külön kell megállapítani (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 40. pontja).
- (138) A Bizottság megállapítja, hogy ugyan a ČSA jelenleg még mindig vezető pozícióban van a cseh légiközlekedési piacon, a vállalat részesedése a teljes európai légiközlekedési iparág termelési kapacitásában és teljesítményében csupán 1–2 %. Egy aránylag kis fuvarozó esetében, mint a ČSA, a repülőgéppark további leépítése kedvezőtlenül befolyásolhatná a vállalat életképességét anélkül, hogy ez versenytársai számára jelentősebb lehetőséget jelentene.
- (139) Ami a saját hozzájárulás legfontosabb részét, azaz a kapacitáscsökkentést illeti, a Bizottság a [10 – 11] %-os csökkentést, különösen más légitársaságok szerkezetátalakítási eseteivel ⁽¹⁾ összemérve, elégségesnek véli.
- (140) Ebben az összefüggésben a Bizottság a fent említett kiegyenlítő intézkedéseket a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján elégségesnek tekinti ahhoz, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt negatív hatás a lehető legkisebb legyen.

6.3.4 Minimális mértékű támogatás (saját hozzájárulás)

- (141) Harmadsorban, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja szerint, a támogatás összegének a szerkezetátalakítási költségek minimális szintjére való csökkentése érdekében szükséges, hogy a kedvezményezett jelentős mértékben és saját forrásból hozzájáruljon a szerkezetátalakításhoz. A hozzájárulás olyan eszközök értékesítéséből is származhat, melyek a vállalat túlélése szempontjából nem létfontosságúak, esetleg piaci feltételek mellett külső forrásból kerültek beszerzésre.
- (142) Nagyobb méretű vállalatok esetében a Bizottság általában arányos hozzájárulásnak a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-át tekinti. Kivételes körülmények között és különösen súlyos nehézségek esetén azonban a Bizottság alacsonyabb hozzájárulással is megelégszik (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja).
- (143) A saját hozzájárulásnak ténylegesnek, azaz valósnak kell lennie, bármiféle jövőbeni bevételtől, például pénzforgalomtól mentesen (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja). A saját hozzájárulás lényegéből kifolyólag nem tartalmazhat más állami támogatást.
- (144) Tekintettel arra, hogy a szerkezetátalakítás összköltsége [8 900 – 10 500] millió CZK, a ČSA javasolt saját hozzájárulása a következőket tartalmazza:
- magánjellegű bankhitel a Komerční banka-tól ([125 – 140] millió CZK) és
 - eszközök értékesítését (földterületek, ingatlanok, légi jármű és leányvállalatok) ⁽²⁾.
- (145) A cseh hatóságok által javasolt saját hozzájárulás a szerkezetátalakítás összköltségének [70 – 80] %-át jelentené. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a ČSA repülőgép bérléséről szóló magán lízingszerződést kötött ([25 – 30] millió USD), mely szintén saját hozzájárulásnak tekinthető.
- Légi jármű bérlése*
- (146) 2011 májusában a ČSA magánforrásból finanszírozott lízingszerződés keretében beszerzett egy Airbus A319 légi járművet és két motort. A bérlést piaci körülmények között biztosította a [...]. A lízingszerződés [25 – 30] millió USD (körülbelül [520 – 600] millió CZK értékű hitelnek, azaz a szerkezetátalakítási költségek [5,3 – 5,9] %-ának felel meg.
- (147) A lízingtársaság egy légi járművet szolgáltat a ČSA részére, amely pénzügyi lízing keretein belül 10 évig használja majd azt; a részletek teljes törlesztését követően a légi jármű a ČSA tulajdonába kerül. A repülőgép ára [29 – 33] %-ának megfelelő előlegesen kívül a ČSA negyedéves lízingdíjakat fizet a bérlő részére. Ezek a lízingdíjak a repülőgép árát és a lízingtársaság által kérvényezett banki hiteltől származó kamatot tartalmazzák (3 havi London Interbank Offered Rate (LIBOR) plusz nyereségráta). A részletek törlesztése (jobban mondva a lízingtársaság részére nyújtott kölcsön visszafizetése [...]) a légi jármű zálogosítása útján kerül biztosításra, különösen a légi jármű, a bank javára történő, a lízing teljes időszaka kiterjedő zálogosításával.
- (148) A Bizottság megállapítja, hogy az említett lízingszerződés igazolja, hogy a ČSA piaci feltételek mellett és a cseh hatóságok segítségével nélkül jutott külső finanszírozási forrásokhoz. Ez a finanszírozás arról tanúskodik, hogy a piac bízik az életképesség várható helyreállításának lehetőségében. A Bizottság ezért az [520 – 600] millió CZK értékű lízinget a saját hozzájárulás részének tekinti.

⁽¹⁾ Az Air Malta esetében (SA.33015 bizottsági határozat, C(2012) 4198 végleges) a nyereséges útvonalak kapacitását 5 %-kal csökkentették. A szerkezetátalakítás ügyében hozott korábbi határozatokban a kapacitás teljes leépítése (Austrian Airlines: 15 %, a Bizottság 2010 évi C 6/2009 határozata, HL L 59, 1. o., 323. pont; LTU: 28 %, a Bizottság 2010 évi N 428/2002 határozata, HL C 148) vagy a piaci részesedés csökkentése (Cyprus Airways: 3 %, a Bizottság C 10/20062008 évi határozata, HL L 49, 25. o., 129. pont) formájában végrehajtott kiegyenlítő intézkedés került elfogadásra.

⁽²⁾ Részletekért lásd az 5. táblázatot.

Magánhitel a Komerční banka-tól

(149) A Komerční banka-tól származó javasolt hitelt a keretmegállapodásban meghatározott hitelkeret alkotja. A Bizottság megállapítja, hogy a [480 – 540] millió CZK értékű hitelkeretről szóló keretmegállapodást már 2009. március 31-én megkötötték, majd a ČSA pénzügyi helyzetének romlására való tekintettel a keretmegállapodás későbbi módosításainak keretében csökkentették a hitelkeretet. A keretmegállapodás legutóbbi, 2009. decemberi módosítása csupán [200 – 220] millió CZK értékű hitelkeret folyósítását írja elő 2010. június 30-ig. A Bizottság ezt úgy értelmezi, hogy a [125 – 140] millió CZK értékű javasolt saját hozzájárulás a hitelkeret legfrissebb egyenlege.

(150) A saját hozzájárulásnak igazolnia kell, hogy a piac bízik az életképesség várható helyreállításának lehetőségében. Mivel a megfelelő hitelmegállapodás jóval a szerkezetátalakítási időszak megkezdése előtt került megkötésre, és tekintettel arra, hogy a Komerční banka később csökkentette a hitelkeretet, a Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja értelmében nem fogadja el ezt a magánhitelt saját hozzájárulás gyanánt.

Eszközők értékesítése

(151) Az eszközök értékesítése három csoportba osztható – i) piaci magánszereplők részére történő értékesítés, ii) ingatlan vagyon értékesítése a Letiště Praha részére és iii) leányvállalatok értékesítése a cseh állam (ČAH) részére.

i) Piaci magánszereplők részére történő értékesítés

(152) Ezeket a tranzakciókat részben nyílt, átlátható és feltételhez nem kötött pályázati felhívás útján hajtották végre (például a Duty Free vállalkozások és a Slovak Air Services, s.r.o. értékesítése). Az eszközök értékesítésének egy másik részét, mint például a légi járművek (különböző légitársaságok részére) és a londoni Heathrow repülőtéri résidők (a British Airways részére) magánszervek részére történő értékesítését egyéni tárgyalások útján folytatták le. Ezek a 2010 júliusában végrehajtott értékesítések [3 – 3,5] milliárd CZK (a szerkezetátalakítás összköltségének [31 – 35] %-a) bevételt hoztak a vállalatnak.

(153) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a szerkezetátalakítási költségekhez való hozzájárulás e része valóban a vállalat saját forrásaiból származik, valamint a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontjának megfelelően ténylegesnek és konkrétnek minősül. A Bizottság ezért ezeket a bevételeket elfogadja saját hozzájárulás gyanánt.

ii) A Letiště Praha értékesítése

(154) A Praha-Ruzyně repülőtér területén található földterületeket és ingatlanokat 2009. december 9-én, 2010. február 2-án és 2010. május 13-án értékesítették a Letiště

Praha részére. Ezeket az eszközöket [1 620 – 1 850] millió CZK (a szerkezetátalakítás összköltségének [15 – 17] %-a) ellenében értékesítették.

(155) A Cseh Köztársaság elfogadta a Praha-Ruzyně repülőtér tulajdonjogáról szóló törvényt, mely szerint, stratégiai jelentőségükre való tekintettel, a Praha-Ruzyně repülőtér szomszédságában lévő valamennyi földterületnek és ingatlanok állami vállalatok tulajdonában kell lennie. A cseh hatóságok véleménye szerint ezek az ingatlanok stratégiai jelentőséggel bírnak a Praha-Ruzyně repülőtér számára az újonnan építendő felszálló- és kifutópályára való tekintettel.

(156) Valamennyi ilyen eszköz csehországi független szakértők⁽¹⁾ véleménye alapján meghatározott áron került értékesítésre a megfelelő tranzakciók lebonyolítását megelőzően. A Bizottság elvégezte az előterjesztett szakértői vélemények elemzését és kellően megbízhatónak minősítette azokat. Az értékelések nem adnak okot aggályra, mivel nem észlelhetők bennük hibák, elfogadott módszereket alkalmaznak, és az értékelés hihető feltételezéseken alapszik. A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy a szakértői véleményeket a megfelelő tranzakciók lebonyolítását megelőzően dolgozták ki, és azok nem veszik figyelembe az állam, mint egyedüli potenciális vásárló monopolhelyzetét. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a szakértői vélemények eredménye nagyon közel áll az eszközök reális piaci árához.

(157) A szakértői vélemény figyelmen kívül hagyta a jelzálogot és más jellegű szolgálmi jogokat. Ami a zálogjogot illeti, és különösen az Osinek társaságtól származó hitel biztosítását, a cseh hatóságok megerősítették, hogy az értékesítés lebonyolítását megelőzően minden zálogjogot törölték. Háromból két 2009. december 9-i és 2010. február 2-i adásvételi szerződésben a szerződő felek egyetértettek azzal, hogy a vagyontárgyak szolgálmi jogok nélkül kerülnek átruházásra. Csak a 2010. május 13-i harmadik szerződés tartalmazza a rendelkezést, miszerint az átruházott vagyontárgyakat az ingatlan-nyilvántartásban jegyzett szolgálmi jogok korlátozzák. A szóban forgó szolgálmi jogok a következők:

a) a Letiště Praha-t illető, a transzformátorok és elosztási pontok használati joga (2587 sz. parcella),

b) a ČSA-t illető, a földterületek operatív tevékenységekre való használatának joga (2588/3 sz. parcella),

c) a PREDistribuce, a.s.-t illető, a kábelhálózatok karbantartásának és a földterületre való belépés joga (2586/1 sz. parcella).

⁽¹⁾ Ezek a szakértők (YBN Consult – Znalecký ústav, s.r.o. és PROSCON, s.r.o.) a cseh Igazságügyi Minisztérium által fenntartott, Hitelesített Szakértők Központi Nyilvántartásában szerepelnek, és tapasztalattal rendelkeznek az eszközértékelés terén.

- (158) A Bizottság úgy véli, hogy a szolgalmi jogok alapvetően csökkenthetik az ingatlanok értékét. A Bizottság azonban megállapítja, hogy a (156) preambulumbekzdés a) pontjában szereplő szolgalmi jog a vagyontárgy átruházásakor megszűnt, mivel ez magát a vásárlót illette. A cseh hatóságok megerősítették, hogy a (156) preambulumbekzdés b) pontjában szereplő szolgalmi jog a tulajdonjog átruházásának idején már nem volt érvényben. A (156) preambulumbekzdés c) pontjában szereplő szolgalmi jog jelenleg is hatályban van, ez azonban a prágai repülőtérnek a PREdistribuce, a.s. által üzemeltetett villamosenergia-hálózatra való rákötésének egyik feltétele.
- (159) A vagyontárggyal együtt átruházott egyedüli szolgalmi jog alapvető természetére való tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a fent leírt szolgalmi jogok nem befolyásolják az értékesített eszközök értékét.
- (160) A fent említettekre való tekintettel a Bizottság elfogadja a földterületek értékesítéséből származó [1 620 – 1 850] millió CZK értékű bevételt saját hozzájárulás gyanánt.
- iii) Leányvállalatok értékesítése a ČAH holding részére
- (161) Továbbá, a ČSA leányvállalatait eladták az állam (ČAH) részére. Ezek a vállalatok a következők: a HCA, a.s. ([500 – 580] millió CZK), a Czech Airlines Handling, a.s. ([700 – 800] millió CZK), a ČSA Services, s.r.o. ([25 – 28] millió CZK) és a Czech Airlines Technics, a.s. ([1 – 1,15] milliárd CZK). Ezen értékesítési tranzakciók összértéke [2,35 – 2,6] milliárd CZK (a szerkezetátalakítás költségeinek [24 – 26] %-a).
- (162) Az eladási ár az (53) preambulumbekzdés szerint a Deloitte Advisory, s.r.o. és a PriceWaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. szakértői véleménye alapján került megállapításra. A Bizottság elvégezte az előterjesztett szakértői vélemények elemzését és kellően megbízhatónak minősítette azokat. Az értékelések nem adnak okot aggályra, mivel nem észlelhetők bennük hibák, elfogadott módszereket alkalmaznak, és az értékelés hihető feltételezéseken alapszik. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a szakértői vélemények eredménye közel áll az vagyontárgyak reális piaci árához. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a szakértői véleményeket a megfelelő tranzakciók lebonyolítását megelőzően dolgozták ki.
- (163) A ČAH megalapítása ugyanakkor egy versenytárs észrevételeinek tárgyát is képezte, aki megjegyezte, hogy e struktúrák kizárólagos célja a ČSA részére történő további források biztosítása. A Bizottság mindenesre megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság kijelentette, hogy a ČAH megalapításának a ČSA-ra való tőkeátruházáson kívül más okai is vannak. A ČAH fő célja az állami tulajdonban lévő vállalatok vonzóbbá tétele a potenciális befektetők számára. A ČAH létezésének köszönhetően valóban egyszerűbb lesz a ČSA leányvállalatainak egyenkénti privatizációja az egyes befektetők részére. A ČAH megalapítása továbbá versenyképes árat biztosít a csoport keretein belül nyújtott szolgáltatásoknak, és elősegíti a nyereségtermelést valamennyi leányvállalatban, valamint ösztönzi őket a külső ügyfelekre való összpontosításra.
- (164) Végül, az Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (cseh versenypolitikai főigazgatóság) engedélyezte a ČAH megalapítását annak jelenlegi formájában (a kötelezettségekkel együtt), és a leányvállalatok értékesítése a fent említett szakértői vélemények alapján került lebonyolításra.
- (165) A fent említettek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy a saját hozzájárulás összértéke a leányvállalatok értékesítését beleértve a szerkezetátalakítás összköltsége [78 – 85] %-nak felel meg. Ebben az esetben azonban ezen intézkedés figyelembe vétele nem szükséges, mivel a ČSA saját hozzájárulása anélkül is elégséges a szerkezetátalakítási költségek fedezéséhez (piaci magánszervek értékesítése, földterületek és ingatlanok értékesítése a Letiště Praha állami vállalat részére, légi járművek lízingje), amely [5,2 – 5,8] milliárd CZK-nak, azaz a szerkezetátalakítási költségek [55 – 60] %-nak felel meg⁽¹⁾.
- (166) A Bizottság úgy véli, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontjában előírt feltételeknek eleget tettek, ezért a támogatás összegét a szerkezetátalakítási költségek minimális szintjére csökkentették.

6.3.5 Az „először és utoljára” feltétel

- (167) A támogatásnak meg kell felelnie az „először és utoljára” feltételnek. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontja megállapítja, hogy az a vállalat, amely az utóbbi 10 év során megmentési és szerkezetátalakítási támogatásban részesült, nem jogosult megmentési és szerkezetátalakítási támogatásra.

- (168) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kételyeinek adott hangot az Osinek vállalatától származó kölcsön lehetséges állami támogatási elemét illetően. Az

⁽¹⁾ A támogatás bejelentett eleme 2,500 milliárd CZK-t tesz ki. Légi jármű lízingje ([520 – 600] millió CZK), magánszervek részére történő értékesítés ([3 – 3,5] milliárd CZK), földterületek és ingatlanok értékesítése az állam részére ([1,62 – 1,85] milliárd CZK), amely összesen [5,2 – 5,8] milliárd CZK-t tesz ki. Ezért abban az esetben is, ha a leányvállalatok a ČAH holding részére történő értékesítése támogatásnak minősülne, a támogatás eleme [4,5 – 5] milliárd CZK-nak (2,5 milliárd CZK plusz [2,35 – 2,6] milliárd CZK) felel meg. A támogatás ezen eleme kisebb, mint a saját hozzájárulás mértéke ([5,2 – 5,8] milliárd CZK), ami a szerkezetátalakítás összköltségének több mint 50 %-át ([8,9 – 10,5] milliárd CZK) fedezné.

SA.29864 – az Osinek a.s. által nyújtott kölcsön lehetséges állami támogatási vetületei ügyben hozott végleges határozatában azonban a Bizottság megállapította, hogy az Osinek vállalatától származó kölcsön nem minősül állami támogatásnak, és még ha annak is minősülne, akkor is összeegyeztethető az ideiglenes keretrendszerrel⁽¹⁾. A cseh hatóságok továbbá megerősítették, hogy a ČSA az utóbbi 10 év során nem részesült megmentési és szerkezetátalakítási támogatásban. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az „elsőször és utoljára” feltételt betartották.

6.3.6 Az állami támogatással kapcsolatos további lehetséges kérdések

(169) A hivatalos vizsgálati eljárás során harmadik felek számos további kérdésre hívták fel a figyelmet az állami támogatás lehetőségét illetően, különösen a HCA értékesítésével, a ČSA vezérigazgatója díjazásának a Letiště Praha általi finanszírozásával és a ČSA Prága – Tel Aviv útvonalon közlekedő járatának működtetéséből származó esetleges előnnyel kapcsolatban.

A HCA értékesítése

(170) A TS észrevételeiben azt állítja, hogy a ČSA az odaítélt állami támogatást a HCA leányvállalat által működtetett chartervállalkozás kibővítésére használta fel, amely a piacon megszokottnál 20 %-kal alacsonyabb áron kínálja a járatokat.

(171) A Bizottság részletes információt kért a HCA értékesítéséről és jövőbeni működéséről. A Cseh Köztársaság kifejtette, hogy a charterjáratok üzemeltetésének a HCA-ra való átruházását követően a vállalat repülőgép-állománya nem bővült, és megerősítette, hogy valamennyi repülőgép lízingje az átruházás értékelését végző szakértő véleménye⁽²⁾ alapján és az International Bureau of Aviation⁽³⁾ által kiadott Lease Rate Digest alapján meghatározott lízingdíjakkal összhangban zajlik, amely az operatív lízing piaci díjának becsülésével foglalkozik az egyes repülőgéptípusokat és azok használatának idejét figyelembe véve.

(172) Ami az alkalmazottak esetleges áthelyezését illeti, a cseh hatóságok kifejtették, hogy a cseh kereskedelmi törvénykönyv szabályzatával és rendelkezéseivel összhangban 2010-ben a ČSA charterjártatai működtetésének átruházásával kapcsolatban néhány adminisztratív munkatársat (körülbőlül 20) áthelyeztek a ČSA-ból a HCA-ba. Az alkalmazottak többsége, valamennyi pilótát és a fedélzeti személyzetet beleértve új kiválasztási eljárás alapján lépett

be a HCA-ba. Valamennyi korábban a ČSA-nál alkalmazott munkatárs munkaszerződése lejárt, majd újonnan szerződést kötöttek a HCA-val. A ledolgozott évekből származó jogok az új szerződésekre nem ruházták át.

(173) Végezetül a Cseh Köztársaság megerősítette, hogy a repülőgéppark egy részét nem ruházzák át a ČSA-ról a HCA-ra, ahol azt a ČSA járatainak működtetésére használnák. A HCA 2009 óta nem terjeszkedik, csupán fokozatosan visszatér a ČSA charterrészlege által 2008-ban és 2009-ben üzemeltetett eredeti járatszámhoz. A HCA nem veszi át a ČSA által eltörölt menetrend szerinti járatok működtetését, és kizárólag charterjáratokat üzemeltet majd.

(174) A benyújtott információkra való tekintettel a Bizottság nem feltételezi, hogy a ČSA és a HCA tevékenységeinek bármilyen keresztfinanszírozására sor kerülne, illetve hogy a ČSA szelektív előnyben részesítette volna a HCA-t.

A vezérigazgató díjazásának finanszírozása

(175) A ČSA vezérigazgatója egyúttal a Letiště Praha vezérigazgatói posztját is betöltötte, így 2010-ben és 2011-ben mindkét vállalatól származott jövedelme. Ami a ČSA vezérigazgatójának jövedelméből adódó, a vállalatot érintő esetleges előnnyel kapcsolatos panaszt illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy a vezérigazgató díjazása két különálló, a vezérigazgató és a ČSA, illetve a vezérigazgató és a Letiště Praha között megkötött menedzsmentszerződés alapján került megállapításra. A Cseh Köztársaság állítása szerint a Letiště Praha nem nyújtott semmilyen ellenszolgáltatást a díjazás kifizetéséért, amelyet a vezérigazgató a ČSA-ban nyújtott munkájáért kapott. A két menedzsmentszerződés alapján a díjazás két részből áll: az alapilletményből és az üzleti eredmény alapján megállapított jutalomból. A ČSA-val kötött szerződésben szereplő alapilletményt havi 1 CZK-ra csökkentették mindaddig, amíg a ČSA pozitív működési eredményt ér el. Az üzleti eredménytől függő jutalom összegét az éves tehermentes alapilletmény tizenkétszerezésének szintjén állapították meg.

(176) A Bizottság felülvizsgálta a vezérigazgató illetményének áttekintését, melyből kiderül, hogy a ČSA által a vezérigazgató részére kifizetett illetmény és jutalom az éves bevételének körülbelül [...] teszik ki, a fennmaradó [...] a Letiště Praha-val való munkaviszonyból származott. Ez a különbség elsősorban a vállalatok által az adott időszakban elért eltérő eredményekből adódik.

(1) Az ideiglenes keretrendszer szerint az állami támogatás más célokat, elsősorban a külső finanszírozáshoz való hozzáférés megkönnyítését szolgálja, melynek célja valamely tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja szerinti megszüntetése, ezért az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében nem minősül megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásnak.

(2) Az Ernst&Young Valuations, s.r.o. által 2011. június 3-án a ČSA Group részére kidolgozott szakértői vélemény.

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

(177) Tekintettel arra, hogy a vezérigazgatót mindkét vállalatban végzett munkájáért az adott vállalat üzleti eredménye alapján jutalmazták, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vállalat vezérigazgatójának munkájáért járó díjazás módjánál fogva a ČSA-t nem illette állami támogatás.

A Tel Avivba induló járat

- (178) A TS észrevételeiben azt állítja, hogy a Cseh Köztársaság, különösen a ČSA javára, több légitársaság számára biztosította a Prága – Tel Aviv útvonalon közlekedő járat működtetésének lehetőségét. A Cseh Köztársaság és Izrael Állam között létrejött kétoldalú légiközlekedési megállapodások (a továbbiakban: Megállapodás) ⁽¹⁾ módosításáról szóló tárgyalásra kérvél az adott útvonal működtetéséről szóló nyílt pályázati felhívás lejárta után került sor, melynek győztese a TS volt (lásd a (73) preambulumbekendést).
- (179) A Bizottság megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság jogosult az Izrael Állammal való, mindkét fél légitársaságait érintő, a légi közlekedési piachoz való hozzáférés jogának kibővítéséről szóló tárgyalások megkezdésére, amennyiben nem kerül megkötésre egy egységes euro-mediterrán légi közlekedési szerződés az Európai Unió és annak tagállamai, valamint Izrael Állam között.
- (180) A Megállapodás aláírását megelőző konzultáció során a légügyi hatóságok egyetértettek többek között a közlekedési piachoz való hozzáférés ideiglenes bővítésével, mely szerint „különleges járatokat” engedélyeznek, ami később a Megállapodás módosításával megerősítésre került.
- (181) A cseh hatóságok kifejtették, hogy a cseh-izraeli légi közlekedési piachoz való hozzáférés kibővítése nem kizárólag a ČSA javára történt, továbbá hogy a bővítést a nemzeti jogszabályokkal teljes összhangban bonyolították le, és az nem ellentétes a Cseh Köztársaság Közlekedési Minisztériuma Polgári Légi Közlekedési Osztályának a Travel Service részére az ezen útvonal működtetési engedélyének megadásáról szóló határozatával ⁽²⁾.
- (182) A Bizottság úgy véli, hogy a tagállam jogosult a kétoldalú megállapodás bármikori módosítására, amennyiben a kérdéses ügy nem ellentétes az uniós jogszabályokkal. Továbbá, a Prága–Tel Aviv útvonalon közlekedő járat működtetését a TS számára engedélyező határozat nem írja elő, hogy hasonló jogok nem megadhatók más szervnek, ha ez összhangban van a megállapodás rendelkezéseivel.
- (183) A Bizottság végezetül megállapítja, hogy a módosított megállapodás III. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy „mindegyik szerződő fél jogosult egy vagy több légitársaság a másik szerződő fél irányába történő, írásban való megnevezésére, melynek célja a megállapodásban foglalt szolgáltatások

nyújtása a meghatározott útvonalakon.“ A ČSA tehát nem az egyetlen, a megállapodásból profitáló légitársaság. A megállapodás módosított változata egyértelműen a piac megnyitására irányuló intézkedéseket képvisel, így a versenyt szolgálja. Ezért nem lehet megállapítani, hogy ez az intézkedés különösen a ČSA-t részesítené előnyben, és hogy ezért állami támogatásnak minősülne.

6.4 KÖVETKEZTETÉS

- (184) A bejelentett intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A Bizottság sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a cseh hatóságok nem teljesítették a cselekménytől való tartózkodásról szóló kötelezéseiket az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében. Mindenesetre, tekintettel a fent említettekre, a Bizottság úgy véli, hogy a 2,5 milliárd CZK értékű állami támogatás és a szerkezetátalakítási terv összeegyeztethető a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás által előírt feltételekkel. A Bizottság ezért úgy döntött, hogy a támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Cseh Köztársaság által bejelentett szerkezetátalakítási támogatás, mely a 2,5 milliárd CZK értékű kölcsönből származó hitelkövetelések a České aerolinie, a.s. (ČSA) javára történő tőkere váltásában rejlik, állami támogatásnak minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

Ezen állami támogatás nyújtása az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

E határozat címzettje a Cseh Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2012. szeptember 19-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök

⁽¹⁾ A Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, valamint Izrael Állam kormányai által 1991. április 24-én Jeruzsálemben aláírt légi közlekedésről szóló szerződés.

⁽²⁾ A Cseh Köztársaság Közlekedési Minisztériuma Polgári Légi Közlekedési Osztályának 2011. június 30-i 278/2011-220-SP/18 sz. határozata.

2013-as előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	Az EU 22 hivatalos nyelvén	1 300 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves DVD	Az EU 22 hivatalos nyelvén	1 420 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	Az EU 22 hivatalos nyelvén	910 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi DVD (összevont)	Az EU 22 hivatalos nyelvén	100 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, DVD, heti egy kiadvány	Többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelvén	200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	A vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogsabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű DVD-n.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

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

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU