

## KOMISIJOS SPRENDIMAS

2012 m. rugsėjo 19 d.

dėl valstybės pagalbos SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), kurią Čekija suteikė *České aerolinie, a.s.* (ČSA – Čekijos oro transporto bendrovė – Restruktūrizavimo planas)

(pranešta dokumentu Nr. C(2012) 6352)

(Tekstas autentiškas tik čekų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2013/151/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

atsižvelgdama į Komisijos sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą<sup>(1)</sup> dėl pagalbos SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10)<sup>(2)</sup>,

paraginusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

(2) 2011 m. vasario 23 d. raštu Komisija informavo Čekiją apie savo sprendimą pradėti dėl pagalbos SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą). Čekija savo pastabas dėl šio sprendimo pateikė 2011 m. balandžio 28 d. raštu. 2011 m. liepos 26 d., 2012 m. kovo 15 d., 2012 gegužės 7 d. ir 2012 m. liepos 11 d. raštais Komisija uždavė papildomus klausimus, į kuriuos Čekija atsakė 2011 m. rugpjūčio 22 d., 2011 m. rugsėjo 15 d., 2011 m. spalio 7 d., 2011 m. lapkričio 16 d., 2011 m. lapkričio 23 d., 2011 m. gruodžio 12 d., 2012 m. sausio 3 d., 2012 m. balandžio 16 d., 2012 m. gegužės 22 d., 2012 m. birželio 14 d., 2012 m. liepos 5 d., 2012 m. liepos 10 d., 2012 m. liepos 20 d. ir 2012 m. rugpjūčio 10 d.

(3) Sprendimas pradėti procedūrą 2011 m. birželio 23 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas.

(4) Komisija 2011 m. birželio 30 d., 2011 m. liepos 19 d., 2011 m. rugpjūčio 15 d., 2011 m. lapkričio 25 d. ir 2011 m. gruodžio 13 d. gavo dviejų suinteresuotųjų šalių pastabas. Komisija perdavė šias pastabas Čekijai, kuriai buvo suteikta galimybė į jas atsakyti; Čekija pastabas pateikė 2011 m. rugpjūčio 31 d. ir 2012 m. vasario 3 d. raštais.

## 1. PROCEDŪRA

(1) 2010 m. gegužės 12 d. raštu Čekija pranešė Komisijai apie *České aerolinie, a.s.* (toliau – ČSA) suteiktą restruktūrizavimo pagalbą. 2010 m. birželio 6 d. ir 2010 m. lapkričio 25 d. raštais Komisija paprašė suteikti daugiau informacijos, Čekijos valdžios institucijos į juos atsakė 2010 m. rugsėjo 15 ir 24 d., 2010 m. gruodžio 15 d. ir 2011 m. vasario 28 d. raštais.

<sup>(1)</sup> Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai atitinkamai tapo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 ir 108 straipsniais. Iš esmės abiejų straipsnių nuostatos yra vienodos. Jeigu tinkama, šiame sprendime nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius turėtų būti suprantamos kaip atitinkamos nuorodos į EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. SESV padaryti tam tikri terminologiniai pakeitimai, pvz., sąvoka „Bendrija“ pakeista „Sąjunga“, o „bendroji rinka“ – „vidaus rinka“. Šiame sprendime vartojami SESV terminai.

<sup>(2)</sup> 2011 m. vasario 23 d. Komisijos sprendimas C(2011) 994 galutinis (OL C 182, 2011 6 23, p. 13).

## 2. PRIEMONĖS IR RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANO APRAŠYMAS

## 2.1. RESTRUKTŪRIZAVIMO PAGALBA

(5) Pranešta apie visas šias restruktūrizavimo priemones: (i) 2 500 mln. CZK paskola, kurią suteikė valstybės įmonė *Osinek, a.s.* (tuo atveju, jei ši pagalba turėjo būti laikoma valstybės pagalba); (ii) turto, ikeisto paskolai užtikrinti, gražinimas ir skolos ir nuosavo kapitalo apkeitimo sandoris pagal *Osinek* paskolą; ir (iii) 20,8 mln. EUR banko kreditas su garantija, skirtas orlaiviuvi įsigyti. Iš viso numatytos restruktūrizavimo sąnaudos, apie kurias pranešta, sudarė [8,9–10,5] (\*) mlrd. CZK<sup>(3)</sup> (t. y. [360–410] mln. EUR).

(\*) Konfidenciali informacija

<sup>(3)</sup> Restruktūrizavimo sąnaudų suma atlikus restruktūrizavimo plano peržiūrą (nuo 2012 m. sausio 3 d.). Pranešime restruktūrizavimo sąnaudos sudarė [7,60–9,20] mlrd. CZK.

(6) 2012 m. kovo 21 d. Komisija priėmė sprendimą byloje SA.29864 – „Prielaidos dėl valstybės pagalbos, susijusios su *Osinek*, a.s. suteikta paskola“. Užbaigus tyrimą prieita prie išvados, kad *Osinek* paskola nebuvo valstybės pagalba, tačiau net jeigu būtų priešingai, tokia pagalba būtų suderinama su Bendrijos laikinąja valstybės pagalbos priemonių sistema, skirta galimybėms gauti finansavimą dabartinės finansų ir ekonomikos krizės sąlygomis padidinti <sup>(1)</sup> (toliau – laikinoji sistema). Todėl šioje restruktūrizavimo byloje ta priemonė nebenagrinėjama. 20,8 mln. EUR banko kredito su garantija buvo atsisakyta, nes ČSA galėjo užtikrinti finansinę nuomą, kurią suteikė [...]. Todėl vienintelė vertintina restruktūrizavimo pagalbos priemonė – tai skolos ir nuosavo kapitalo apkeitimio sandoris pagal *Osinek* paskolą ir ankstesnis turto, įkeisto paskolai užtikrinti, grąžinimas.

*Turto, įkeisto paskolai užtikrinti, grąžinimas ir skolos ir nuosavo kapitalo apkeitimio sandoris*

(7) 2010 m. gegužės 3 d. Čekijos vyriausybė priėmė nutarimą Nr. 333 dėl ČSA restruktūrizavimo plano (toliau – nutarimas Nr. 333), pagal kurį Čekijos vyriausybė nurodė

Pramonės ir prekybos ministerijai <sup>(2)</sup> dalį įkeisto turto grąžinti prieš padidinant ČSA registruotą kapitalą. Šis nutarimas buvo skolos ir nuosavo kapitalo apkeitimio sandorio, įgyvendinto 2010 m. birželio 30 d., teisinis pagrindas.

## 2.2. PAGALBOS GAVĖJAS

(8) ČSA nuo 1923 m. yra Čekijos nacionalinis oro vežėjas. 2009 m. ji pervežė 37 proc. keleivių, kurie pradėjo arba baigė savo kelionę Prahoje. ČSA yra valstybės įmonė, kurios 95,69 proc. akcijų per Finansų ministeriją priklauso Čekijai. Smulkieji akcininkai yra *Česká pojišťovna a.s.* (2,26 proc.), Praha (1,53 proc.) ir Bratislava (0,51 proc.). ČSA yra *Sky Team Alliance* narė ir siūlo pagal tvarkaraštį teikiamas oro transporto paslaugas (104 maršrutai į 44 šalis). 2009 m. ČSA pervežė 4,7 mln. keleivių ir gavo 14,9 mlrd. CZK (t. y. 96 mln. EUR) pajamų.

(9) 1 lentelėje parodomi ČSA finansinių duomenų pokyčiai nuo 2006 m. iki 2011 m. vidurio.t

### 1 lentelė

#### Čekijos oro transporto bendrovės finansiniai duomenys (parengta pagal Čekijos apskaitos standartus)

CZK (tūkst.)	2006	2007	2008	2009	2010	2011 birželio mėn.
Pelnas ir (arba) nuostoliai	- 396 951	206 600	470 057	- 3 756 125	76 159	[ - 710 000 – (- 630 000)]
Apyvarta	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000–7 250 000]
Grynųjų pinigų srautas iš veiklos	- 533 192	- 275 234	- 1 762 376	- 3 066 694	- 1 205 542	Nėra duomenų
Skola	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000–2 900 000]
Grynosios pajamos	- 94 374	- 55 254	- 14 263	Nėra duomenų	Nėra duomenų	Nėra duomenų
Grynoji turto vertė	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000–6 225 000]

### 2 lentelė

#### Pagrindinių rodiklių pokyčiai 2009 m. (parengta pagal Čekijos apskaitos standartus)

CZK (tūkst.)	2009.3.31	2009.6.30	2009.9.30
Nuostoliai	[- 1 320 000(- 1 190 000)]	[- 1 840 000(- 1 660 000)]	[- 2 625 000(- 2 365 000)]
Apyvarta	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Skola	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Grynoji turto vertė	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

<sup>(1)</sup> OL C 16, 2009 1 22, p. 1.

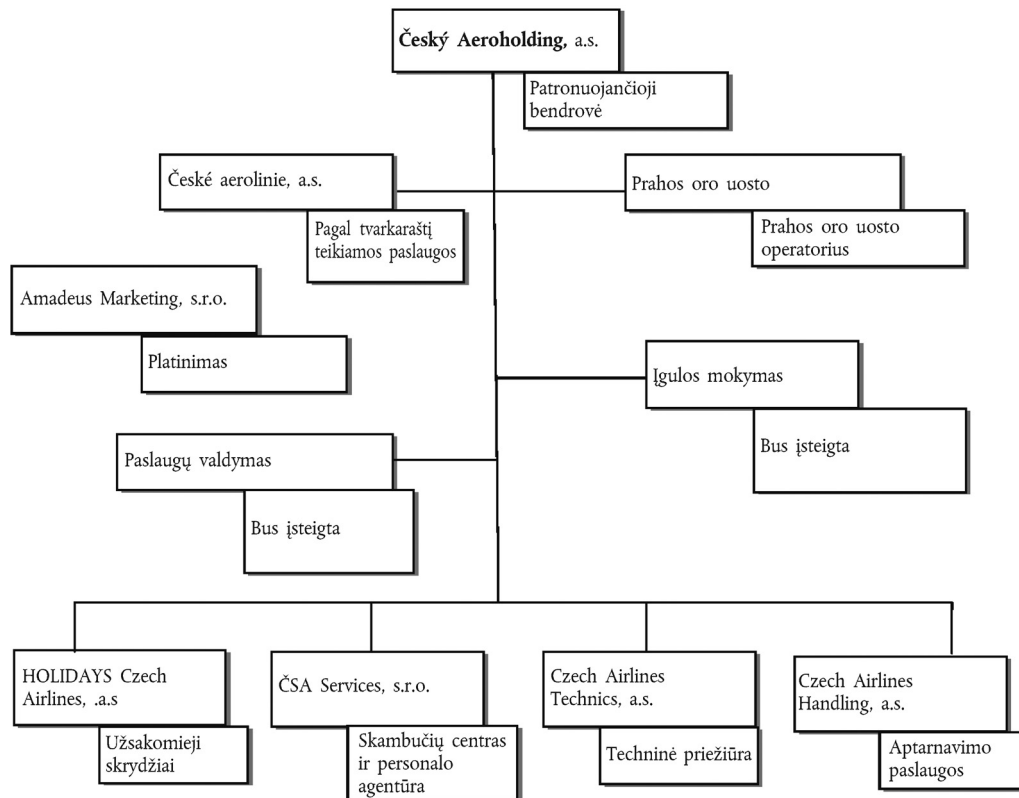
<sup>(2)</sup> Sumos, gautinos iš ČSA pagal *Osinek* paskolos sutartį, 2009 m. rugsėjo mėn. buvo skirtos Pramonės ir prekybos ministerijai. Ši tvarka sudarė sąlygas likviduoti *Osinek*.

- (10) Nepaisant tam tikrų neigiamų pokyčių, skaičiai rodo, kad ČSA 2007 ir 2008 m. vis dar gavo pelno. Vis dėlto 2009 m. dėl ekonomikos krizės poveikio bendrovės rezultatai gerokai suprastėjo. Per nagrinėjamą laikotarpį jos apyvarta šiek tiek sumažėjo, o grynųjų pinigų srautai mažėjo smarkiai. Skolos lygis, kuris apskaičiuojamas sudedant ilgalaikius ir trumpalaikius išsipareigojimus ir banko paskolas, beveik nekito. Turto vertė gerokai sumažėjo, ypač 2009 m.
- (11) 2 lentelė atspindi 2009 m. ketvirčių pokyčius. Lentelėje parodyta, kad bendrovės nuostoliai gerokai padidėjo, ypač birželio–rugsėjo mėn., – [705–785] mln. CZK, palyginti su [470–520] mln. CZK kovo–birželio mėn. Apyvartos pokytis kovo–birželio mėn. buvo lygus [4,88–5,42] mlrd. CZK, o birželio–rugsėjo mėn. – [5,04–5,59] mlrd. CZK. Pokytis nėra itin didelis, todėl negalima daryti prielaidos, kad bendrovės padėtis per pirmąjį pusmetį pastebimai suprastėjo. Bendrovės skola kovo–birželio mėn. sumažėjo, o birželio–rugsėjo mėn. padidėjo [0,89–1,05] mlrd. CZK. Galiausiai bendra ČSA turto vertė per pirmąjį nagrinėjamą laikotarpį (t. y. kovo–birželio mėn.) padidėjo, o birželio–rugsėjo mėn. sumažėjo [75–85] mln. CZK.
- (12) Čekijos valdžios institucijos teigia, kad nors ČSA finansinė padėtis dėl pasaulinės ekonomikos recesijos suprastėjo jau 2008 m. pradžioje, ji turėjo pagrindo manyti, kad gerokai geresni rezultatai turėtų būti pasiekti per 2009 m. vasaros sezoną, kai visoje oro transporto pramonėje gaunamos didžiausios pajamos. Remdamasi šia prognoze, parengta atsižvelgiant į ankstesnių metų patirtį, ČSA tikėjosi būti pajėgi sukurti pakankamus rezervus, kurie leistų jai stabilizuoti pinigų srautus ir užkirsti kelią papildomiems nuostoliams.
- (13) Nepaisant to, 2009 m. pirmojo pusmečio rezultatai, pateikti vadovybei rugpjūčio mėn. viduryje, parodė, kad birželio mėn. vidutinės pajamos smarkiai sumažėjo. Tapo aišku, kad bendrovė nebegali veikti nedelsiant nesiėmusi priemonių išlaidoms mažinti ir negavusi finansinės pagalbos iš išorės šaltinių. Atsižvelgdama į susidariusią padėtį bendrovės direktorių valdyba sudarė darbo grupę ir nurodė jai parengti bendrovės restruktūrizavimo planą. Todėl 2009 m. rugpjūčio mėn. ČSA vadovybė nustatė priemones, skirtas restruktūrizavimo procesui pradėti, ir ČSA kasdienę veiklą pakeitė visoje bendrovėje vykdomas verslo restruktūrizavimo procesas.
- (14) Todėl Čekijos valdžios institucijos teigia, kad, atsižvelgiant į minėtus pokyčius, ČSA nuo 2009 m. rugpjūčio mėn. gali būti laikoma sunkioje padėtyje atsidūrusia bendrove, kaip apibrėžta 2004 m. Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti<sup>(1)</sup> (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės).
- Czech Aeroholding*
- (15) Užbaigus restruktūrizavimo procesą Čekija siekia surasti ČSA strateginį partnerį. Pagal šiuo metu nustatytą terminą ČSA strateginis investuotojas turi būti surastas ne vėliau kaip iki 2013 m. lapkričio mėn. Rengdamasi planuojamai privatizacijai Čekijos vyriausybė nusprendė sukurti naują bendrovės struktūrą, kurią valdys pagrindinė bendrovė *Český Aeroholding, a.s.* (toliau – ČAH).
- (16) Šiuo metu ČAH sudaro šios bendrovės: ČSA, *Prague Airport, a.s.* (toliau – Prahos oro uostas) ir buvusios ČSA patronuojamosios įmonės, t. y. *Czech Airlines Handling, a.s.*, *HOLIDAYS Czech Airlines, a.s.* (toliau – HCA), *Czech Airlines Technics, a.s.* ir *ČSA Services, s.r.o.* (žr. 1 pav.). ČAH tikslas – restruktūrizuoti patronuojančiosios bendrovės grupei priklausančias bendroves siekiant sudaryti joms palankesnes sąlygas naudotis prekybos finansavimu ir parengti jas būsimai privatizacijai.
- (17) *Czech Airlines Handling, a.s.* teikia keleivių ir orlaivių aptarnavimo paslaugas, susijusias su orlaivių ir pastatų valymu, taip pat antžeminio transporto paslaugomis, kurios teikiamos tiek ČSA, tiek kitoms oro transporto bendrovėms, kurios pagal tvarkaraštį vykdo skrydžius į Prahą ir iš jos. *Czech Airlines Handling, a.s.* yra vienintelis Prahos Ruzyně oro uoste veikiantis subjektas, kuris teikia orlaivių valymo paslaugas. Antžeminių paslaugų teikimo srityje *Czech Airlines Handling* Prahos Ruzyně oro uoste konkuruoja su Prahos oro uostu ir kitais antžeminių paslaugų teikėjais, pvz., *Menzies Aviation*.
- (18) HCA vykdo užsakomuosius skrydžius. Šioje rinkoje ji konkuruoja su *Travel Service, a.s.* ir daugybe kitų mažesnių užsakomuosius skrydžius vykdančių oro transporto bendrovių, veikiančių Prahos Ruzyně oro uoste, pvz., *Grossman Jet*, *ABS Jet*, *Silesia Air* ir keletu kitų, kuriems Prahos Ruzyně oro uoste priklauso tik nedidelė rinkos dalis.
- (19) *Czech Airlines Technics, a.s.* atlieka visų *Boeing B737* ir *Airbus A320* šeimos lengvųjų ir sunkiųjų orlaivių techninės priežiūros darbus. Ji taip pat atlieka išsamiai *ATR 42/72* orlaivių patikrinimus ir turi sertifikatus, leidžiančius atlikti *Airbus A310* orlaivių patikrinimus. Ši patronuojamoji įmonė iš esmės dirba ČSA. Tačiau [17,5–19,5] proc. jos pajamų gaunama iš trečiosioms šalims teikiamų paslaugų, pvz., *Lufthansa Technik*, *SAS Norway*, *Air Berlin*, *Air France-KLM*, *Transavia Airlines*, *Travel Service*, *Ural Airlines* ir *Aerosvit*.
- (20) *Czech Airlines Services, s.r.o.* valdo skambučių centrą ir įdarbinimo centrą, [88–98] proc. jos paslaugų teikiama ČSA.

<sup>(1)</sup> OL C 244, 2004 10 1, p. 2. Gairių galiojimas buvo pratęstas 2009 m. (OL C 156, 2009 7 9, p. 3).

- (21) Restruktūrizavimo proceso pradžioje ČSA taip pat turėjo nemažą akcijų dalį įvairiose kitose bendrovėse, visų pirma:
- *Amadeus Marketing ČSA, s.r.o.* (65 proc. akcijų), kuri teikia Čekijai ir Slovakijai *Amadeus* pasaulinės platinimo sistemos paslaugas;
  - *Slovak Air Service, s.r.o.* (100 proc. akcijų); ir
  - *ClickforSky* (100 proc. akcijų).

1 pav

**Český Aeroholding, a.s. struktūra**

- (22) 2011 m. spalio 25 d. Čekijos konkurencijos institucija leido įsteigti ČAH, tačiau nustatė įvairias sąlygas, susijusias su galima grėsme konkurencijai, kuri dėl ČSA ir Prahos oro uosto susijungimo kyla susijungiančių šalių vykdomai vertikaliai ir horizontaliai veiklai (visų pirma antžeminių aptarnavimo paslaugų srityje).
- (23) Sąlygos yra su elgesiu susijusio ir struktūrinio pobūdžio ir jomis ČAH įpareigojama išlaikyti skaidrias, nediskriminacines ir vienodas priedos galimybes visoms suinteresuotoms šalims komerciškai palankiomis sąlygomis. Visų pirma išsipareigojimai yra susiję su Prahos Ruzynė oro uosto operatoriaus atsiejimu nuo kitos ČAH bendrovės grupės viduje vykdomos veiklos, neskelbtinos komercinės informacijos mainais tarp ČAH dalyvaujančių subjektų, laiko tarpinių paskirstymo Prahos Ruzynė oro uoste,

Prahos oro uosto antžeminių aptarnavimo paslaugų pardavimu nepriklausomam pirkėjui ir skaidriomis bei vienodomis galimybėmis naudotis ČAH priklausančių bendrovių paslaugomis visiems rinkos subjektams, suinteresuotiems Prahos Ruzynė oro uoste teikti antžemines aptarnavimo paslaugas ir (arba) remonto ir techninės priežiūros paslaugas<sup>(1)</sup>.

## 2.3. RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANAS

- (24) 2010 m. gegužės mėn. Čekijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie restruktūrizavimo planą, kuris tuomet buvo atnaujintas pateikiant vėlesnius informacinius dokumentus. Restruktūrizavimo plane daugiausia

<sup>(1)</sup> Čekijos konkurencijos institucijos sprendimas Nr. S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

- dėmesio skiriama priemonėms, susijusioms su pagrindine ČSA veikla, t. y. pagal tvarkaraštį teikiamomis oro transporto paslaugomis. Kitus verslo sektorius planuojama perduoti arba perduoti juos patronuojančiosios bendrovės įmonėms.
- (25) ČSA problemų kilo dėl pernelyg intensyvios tinklo plėtros 2004–2006 m. ir pigių vežėjų atsiradimo Prahos Ruzyně oro uoste. Be to, bendrovė nukentėjo dėl ankstesnių veiklos klaidų, kurias senoji rinkoje išvirtinusi bendrovė padarė, kai susidūrė su pasauline ekonomikos recesija, nulėmusia mažesnius keleivių srautus ir didesnes kuro kainas.
- (26) Atnaujinta 2012 m. sausio 3 d. parengta restruktūrizavimo plano versija siekiama iki 2014 m. atkurti ilgalaikį ČSA gyvybingumą. Restruktūrizavimo laikotarpis trunka nuo 2009 m. rugpjūčio mėn. iki 2014 m. birželio mėn. (iš viso 5 metus).
- (27) Atsižvelgdamos į naujausius pokyčius oro transporto pramonėje, Čekijos valdžios institucijos iš naujo įvertino savo prielaidas dėl numatyto ČSA gyvybingumo atkūrimo plano ir pateikė naują bazinio, geriausio ir blogiausio atvejų scenarijus. ČSA nuomone, toliau nurodytos sąmatos sudaro konservatyvų jos būsimo plėtros pagrindą. Sąmatose neatsižvelgiama į planuojamą privataus investuotojo, kuris tikriausiai turėtų teigiamą poveikį ČSA veiklai ir padėtų toliau stiprinti ilgalaikį gyvybingumą, pritraukimą.
- (28) Svarbiausi išorės veiksniai, kurie turi įtakos ČSA veiklai, yra šie: (i) didėjanti kuro kaina (ji padidėjo beveik 40 proc., palyginti su sprendime pradėti procedūrą numatytais scenarijais), (ii) gerokai sumažėjusi paklausa, (iii) padidėjusi konkurencija ir (iv) sumažėjusios pajamos iš bilietų pardavimo.
- (29) Bazinio atvejo scenarijus pagrįstas prielaida, kad rinka plėtosis pagal Čekijos nacionalinio banko ir Tarptautinio valiutos fondo makroekonominės prognozes. Manoma, kad pigių vežėjų atsiradimas yra pagrindinis veiksnys, kuris turės įtakos ČSA turimai rinkos daliai.
- (30) Išorės veiksniai yra šie:
- rinkos degalų kaina: 1 000 USD/mT;
- užsienio valiutos keitimo kursai: USD – 17,0 CZK/USD, EUR – 24,5 CZK/EUR;
- išeiga [2–2,2], keleivio vietos apkrovimo veiksnys [66–73] proc.
- (31) Vidaus veiksniai yra šie:
- orlaivių nuosavybės ir techninės priežiūros sąnaudų restruktūrizavimas;
  - keleivio sąnaudų papildomas sumažinimas (pasaulinės platinimo sistemos ir maitinimo išlaidų sumažinimas);
  - *Airbus* orlaivių parko įgulos darbo našumo padidinimas;
  - regioninio (ATR) orlaivių parko įgulos išlaidų optimizavimas, geresnis orlaivių parko išnaudojimas;
  - dalinis A320 ir B 737 orlaivių parko tankinimas (padidintas vietų skaičius);
  - sumažintos vidutinės kuro sąnaudos – tai bus pasiekta atnaujinus orlaivių parką;
  - pajamų valdymo sistemos optimizavimas – [0,95–1] proc. padidėjusi išeiga;
  - neigiamas išmetamųjų dujų kvotų pirkimo kompensavimo poveikis iš keleivių gaunamoms vidutinėms pajamoms;
  - nuo 2012 m. vasaros skrydžiai bus toliau vykdomi naudojant orlaivių parką, kurį sudaro ATR (7 orlaiviai), *Airbus* (15 orlaivių), ir *Boeing* (5 orlaiviai).
- (32) Dėl restruktūrizavimo ČSA tikisi gauti šią panaudoto kapitalo grąžą (ROCE):

3 lentelė

## Tikėtina panaudoto kapitalo grąža

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Bazinio atvejo scenarijus	– 23,6 proc.	[– 2,5 - (– 3)] proc.	[0,9–1,1] proc.	[1,7–1,85] proc.	[2,1–2,4] proc.
Geriausio atvejo scenarijus	– 23,6 proc.	[– 0,95–(–1,1)] proc.	[3,6–3,9] proc.	[4,8–5,2] proc.	[4,8–5,2] proc.
Blogiausio atvejo scenarijus	– 23,6 proc.	[– 13,5–(– 12,1)] proc.	[– 9,5–8,9] proc.	[0,7–0,75] proc.	[0,98–1,1] proc.

- (33) Čekijos valdžios institucijos mano, kad bazinio atvejo scenarijus atitinka realią prognozę, ir teigia, kad 2014 m. pabaigoje pasiekta panaudoto kapitalo grąža [1,7–1,85] proc. yra priimtina.
- (34) Pagal geriausio atvejo scenarijų tikimasi kuro kainas sumažinti 1–2 proc. (2012–2013 m.) ir 3 proc. (2014–2015 m.); be to, šis scenarijus pagrįstas prielaida, kad restruktūrizavimo priemonės bus įgyvendinamos greičiau nei planuojama, ir greitesniu paklausos augimu, palyginti su bazinio atvejo scenarijumi. Kita vertus, blogiausio atvejo scenarijus pagrįstas didesnėmis kuro kainomis (3–5 proc. didesnės kainos 2012–2013 m.), palyginti su bazinio atvejo scenarijumi; jame taip pat atkreipiamas dėmesys į galimus vėlavimus įgyvendinant planuotas restruktūrizavimo priemones ir mažesnę pajamų valdymo iniciatyvų (kurios bus visiškai įgyvendintos tik 2014 m.) naudą.
- (35) Plane daroma prielaida, kad iki 2013 finansinių metų bus galima sugrąžinti pelningumą. Pagal bazinio atvejo scenarijų ČSA grynasis pelnas atskaičius mokesčius 2014 m. bus [95–112] mln. CZK ([3,8–4,3] mln.), o panaudoto kapitalo grąža (ROCE) 2014 m. bus [1,7–1,85] proc., 2015 m. – [2,1–2,4] proc.

## 4 lentelė

## 2008-2014 m. pelnas ir nuostoliai (mln. CZK) (parengta pagal Čekijos apskaitos standartus)

Finansiniai metai	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Pajamos	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Pelnas ir (arba) nuostoliai (įskaitant mokesčius)	206	470	- 3 756	76	- 244	[- 220 -- 180]	[68–75]	[85–110]

Kad pasiektų šiuos rezultatus, ČSA siūlo imtis šių pagrindinių veiksmų:

- (36) *Optimizuoti tinklo modelį ir nustatyti tinkamą orlaivių parko dydį*: restruktūrizavimo proceso pradžioje ČSA skraidino 67 maršrutais. Šis maršrutų tinklas bus sumažintas [18–20] proc. ir ČSA dabar daugiausia dėmesio skiria tik toms rinkoms, kurias gali pasiekti jos trumpo ir vidutinio skrydžio nuotolio orlaiviai. Skrydžiai į Niujorką ir Kanadą buvo nutraukti 2009 m. Tikimasi, kad pervežamų keleivių srautas, išreikštas pajamomis, gaunamomis už keleivio nusikristą kilometrą, palyginti su 2009 m., sumažės [22,5–25,5] proc., o laisvos vietos kilometro pajamos padidės [3,8–4,4] proc. Pelningi ir nuostolingi maršrutai buvo nutraukti.
- (37) Orlaivių parkas turėtų būti sumažintas daugiau nei 50 proc., t. y. iki 20–23 orlaivių, palyginti su 49 orlaiviais prieš restruktūrizavimą. Bendras skrydžių skaičius bus sumažintas [36–40] proc., o laisvos vietos kilometrų skaičius – [21–24] proc. Todėl pagal bazinio atvejo scenarijų keleivio vietos apkrovimo veiksnys turėtų būti pagerintas ir siekti [66–73] proc.
- (38) Orlaivių parko struktūra turėtų būti supaprastinta ir atnaujinta laipsniškai pakeičiant senesnės rūšies orlaivius (*Boeing B737-400* ir *Boeing B737-500*) tik *Airbus* lėktuvais. ČSA orlaivių parko atnaujinimas padidins šios bendrovės konkurencingumą, nes bendrovė įsigis naujesnių ir patikimesnių orlaivių, kuriuose keleiviams suteikiama daugiau komforto. Ši priemonė bus naudinga ir kitais atžvilgiais: bus sumažintos orlaivių parko išlaidų sąnaudos, įskaitant lėšas, sutaupyta dėl orlaivių parko suvienodinimo ir transporto pajėgumų optimizavimo.
- (39) *Igyvendinti pajamų didinimo iniciatyvas*: ČSA nustatė naują pajamų valdymo sistemą, kad optimizuotų bilietų kainų nustatymą ir padidintų bilietų prieinamumą, taip siekdama 2011 m. [3–3,5] proc. padidinti laisvos vietos kilometro pajamas. Planuojama, kad pajamas taip pat padidins pardavimai ČSA svetainėje – [20–22] proc. bilietų 2012 m. tikimasi parduoti internetu, palyginti su [7–8] proc. 2009 m. Šias pajamas turėtų papildyti pajamos, gaunamos pardavus susijusius nuosavus produktus, pvz., tai yra papildomo bagažo mokesčiai, pageidaujamos vietos lėktuve mokestis ir pardavimai lėktuve skrydžio metu, taip pat trečiųjų šalių produktus, pvz., tai yra viešbučiai, automobilių nuoma ir kelionės draudimas. Tikimasi, kad dėl pajamų valdymo pelnas iki 2012 m. pabaigos padidės [500–560] mln. CZK.
- (40) *Igyvendinti sąnaudų mažinimo iniciatyvas*: 2009 m. ČSA tiesiogiai sukūrė 3 200 darbo vietų, o savo patronuojamosiose įmonėse – daugiau nei 1 600 darbo vietų. Pagal restruktūrizavimo planą ČSA tiesiogiai sukuria 1 730 darbo vietų ir 1 974 darbo vietas savo patronuojamosiose įmonėse, o tai reiškia, kad iki 2012 m. vidurio darbo vietų skaičius buvo sumažintas daugiau nei 1 000. ČSA sumažino pilotų ir įgulos narių skaičių iki nustatytos minimalios ribos. Ji taip pat sumažino ekonominės klasės keleivių maitinimo sąnaudas, skrydžio metu teikiamas pramogas, gėdimų sąnaudas ir kuro suvartojimą. Be to, turėtų būti sumažintos nuomos, IT ir telekomunikacijų sąnaudos. Galiausiai užsienyje ir Čekijoje esančios atstovybės turėtų būti sumažintos. Tikimasi, kad įgyvendinant sąnaudų mažinimo iniciatyvas bus sutaupyta [275–310] mln. CZK ir tai leis iki 2012 m. pabaigos pajamas padidinti [650–725] mln. CZK. Pardavimo sąnaudos vienam keleiviui jau 2010 m. buvo sumažintos [14,5–16,5] proc.

- (41) *Atlikti organizacinius pakeitimus:* Čekija anksčiau du kartus bandė privatizuoti ČSA (1); tačiau abu šie bandymai buvo nesėkmingi. Čekijos valdžios institucijos mano, kad sukūrus ČAH bus galima naudingai parduoti ČSA ir jos patronuojamąsias įmones naujam privačiam investuotojui. Pirmą, nepagrindinę veiklą, kurią anksčiau vykdė ČSA, 2010 m. buvo perduota jos patronuojamosioms įmonėms. Tai leido ČSA visą dėmesį skirti savo pagrindinei verslo veiklai. Antra, šios patronuojamosios įmonės buvo parduotos ČAH rinkos sąlygomis. Galiausiai ČSA ir Prahos oro uostas bus inkorporuoti į ČAH.
- (42) Dėl šios struktūros įmonės turėtų ne tik tapti patrauklesnės potencialiems investuotojams, bet ir užtikrinti konkurencingas kainas teikiant paslaugas įmonių grupės viduje ir didinant visų patronuojamųjų įmonių pelną, taip pat jų veiklos orientavimą į išorės klientus.
- (43) *Parduoti nepagrindinį turtą:* ČSA pardavė savo patronuojamąsias įmones ČAH, be to, kaip parodyta 5 lentelėje, per restruktūrizavimą ji taip pat pardavė nemažai kito turto. Visas šis turtas buvo parduotas rengiant atviras, skaidrias ir nediskriminacinio pobūdžio konkurso procedūras arba remiantis nepriklausomomis vertinimo ataskaitomis.

5 lentelė

## ČSA turto pardavimas per restruktūrizavimo procesą

	Suma (mln., CZK)
Neapmuitinamų prekių parduotuvinių tinklo pardavimas <i>Aelia Czech Republic, s.r.o.</i>	[760–840]
Laiko tarpinių Londono <i>Heathrow</i> oro uoste pardavimas <i>British Airways</i>	[450–530]
Orlaivių pardavimas įvairioms oro transporto bendrovėms	[1 950–2 200]
<i>Slovak Air Services, s.r.o.</i> pardavimas <i>Skyport, a.s.</i>	[17,5–19,5]
Žemės ir pastatų pardavimas Prahos oro uostui	[1 620–1 850]
Patronuojamųjų įmonių pardavimas <i>Český Aeroholding, a.s.</i>	[2 350–2 600]
Iš viso:	[7 150–8 025]

## 2.4. VALSTYBĖS PAGALBA IR RESTRUKTŪRIZAVIMO SĄNAUDŲ FINANSAVIMAS

- (44) Atsižvelgdama į bendras restruktūrizavimo sąnaudas – [8,9–10,5] mlrd. CZK ([360–410] mln. EUR), kurios

(1) 1992 m. *Air France* įsigijo 19 proc. ČSA akcijų, tačiau 1994 m. jas vėl pardavė. 2009 m. balandžio mėn. buvo surengtas valstybės nuosavos turto dalies ČSA įmonėje pardavimo konkursas, tačiau Čekijos vyriausybė, negavusi tinkamo pasiūlymo, galiausiai nusprendė pavesti finansų ministrui 2009 m. spalio mėn. nutraukti konkurso procedūras.

visų pirma susijusios su orlaivių parko atnaujinimu ir išėtinėmis išmokomis, Čekija 2010 m. birželio 30 d. nutarimu Nr. 333 atkūrė gavėjo kapitalą, skirdama 2 500 mln. CZK valstybės pagalbą skolos ir nuosavo kapitalo apkeitimo sandorio forma (t. y. [23–26] proc. restruktūrizavimo sąnaudų).

- (45) ČSA siūlo likusią sumą, t. y. nuosavą įnašą [74–77] proc., finansuoti pajamomis, gautomis pardavus 5 lentelėje nurodytą turtą.
- (46) 2010 m. vasario mėn. ČSA už [760–840] mln. CZK pardavė savo neapmuitinamų prekių parduotuvinių tinklą *Aelia Czech Republic, s.r.o.* Verslas buvo parduotas po dviejų etapų konkurso procedūros, kurią organizavo *UniCredit Czech Republic, a.s.*
- (47) 2010 m. liepos mėn. ČSA du laiko tarpinius Londono *Heathrow* oro uoste iškeitė į *British Airways Plc. (BA)* finansinį įnašą. Sutartyje dėl laiko tarpinių mainų numatyta, kad ČSA ir BA apsikeisdamos perduoda viena kitai savo atitinkamus laiko tarpinius (2) už [17–19] mln. GBP finansinį įnašą (apie [450–530] mln. CZK). Laiko tarpinių mainai įvyko 2010 m. ir BA sumokėjo įmoką ČSA dviem mokėjimais – 2010 m. lapkričio ir gruodžio mėn.
- (48) ČSA pardavė 15 orlaivių šiomis sąlygomis: 2010 m. ČSA penkis *Boeing B737-400* pardavė *BLF Limited*, kuri yra specialios paskirties Rusijos vežėjo *UTair* bendrovė, už [54–60] mln. USD ir du *Boeing B737-500* – *Mauritanian Airlines International* už [12,5–15] mln. USD kainą. 2011 m. ČSA tris *Boeing B737-500* pardavė *Mika Limited* už bendrą [21–25] mln. USD kainą. 2011 m. ČSA du orlaivius *ATR72-202* pardavė *Helitt Lineas Aéreas S.A.* už [7,9–8,9] mln. USD, du orlaivius *ATR72-200* – *EUROLOT S.A.* už [7,9–8,9] mln. USD ir vieną orlaivį *ATR42-320* – *Regourd Aviation* už [1,6–1,9] mln. USD. Bendra pajamų suma, gauta pardavus orlaivius, siekia apytiksliai [105–120] mln. USD, arba [1,950–2,2] mlrd. CZK (3).
- (49) 2010 m. rugsėjo 30 d. ČSA pardavė *Slovak Air Services, s.r.o.*, Slovakijos oro transporto paslaugų teikėją, bendrovei *Skyport, a.s.* už [17,5–19,5] mln. CZK. Konkurso dalyvis viešame konkurse pasiūlė didžiausią kainą.

(2) T. y. laiko tarpiniai, kurie jiems buvo skirti 2011 m. vasaros laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis (2011 m. kovo 27 d.–2011 m. spalio 29 d.) ir 2010–2011 m. žiemos laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis (2010 m. spalio 31 d.–2011 m. kovo 26 d.).

(3) Laikantis Čekijoje galiojančio valiutos keitimo kurso 1 USD: 18,5 CZK. (Čekijos nacionalinio banko duomenimis, ketvirčio USD ir CZK valiutų keitimo kursas 2010 m. kito nuo 18,3 iki 20,2 CZK už 1 USD ir 2011 m. – nuo 16,9 iki 18,78 CZK už 1 USD.)

- (50) ČSA už valstybės įmonei Prahos oro uostui parduotą žemę ir pastatus gavo [1,62–1,85] mlrd. CZK. Pardavimų santrauka pateikiama 6 lentelėje.

6 lentelė

## ČSA žemės ir turto pardavimas Prahos oro uostui

Žemės sklypas / turtas	Pirkimo–pardavimo sutarties kaina	Kaina (tūkst. CZK)	Ekspertų vertinimas
2570/4	2010 2 2	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., 2009 12 8 data
2570/13	2010 2 2	[15 500–17 000]	
Parkavimui skirti žemės sklypai 2570/4 ir 2570/13	2010 2 2	[65 500–74 500]	
2570/14	2009 12 9	[16 000–19 000]	
APC biuro pastatas	2009 12 9	[554 000–625 000]	
2586/1	2010 5 13	[15 000–17 500]	YBN Consult, 2010 5 10 data
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 angaras	2010 5 13	[700 000–800 000]	
<b>Iš viso:</b>		<b>[1 620 000–1 850 000]</b>	

- (51) Čekijos vyriausybė išreiškė savo strateginį norą įsigyti ČSA oro uosto turtą. Čekijos valdžios institucijos grindžia šiuos sandorius turto panaudojimo tikslais. Čekijos valdžios institucijų teigimu, turtas yra strategiškai svarbus Prahos oro uostui siekiant jame įrengti naują kilimo ir tūpimo taką. Čekija taip pat pažymėjo, kad Prahos oro uostas kitą angarą (E angarą) nuomoja *Travel Service, a.s.*, o tai rodo, jog galima gauti pajamų realizuojant nekilnojamojį turtą, kuriuo nebesinaudoja ČSA.

- (52) 6 lentelėje nurodytas turtas nebuvo parduodamas rengiant atvirą, skaidrų ir nediskriminacinio pobūdžio konkursą. Tačiau laikantis Čekijos bendros politikos ir nacionalinės teisės reikalavimų visas valstybės įmonės turtas turi būti perkamas už teisingą atviros rinkos vertę, atitinkančią kainą, kurią privatus investuotojas mokėtų

sąžiningos konkurencijos sąlygomis. Šio turto vertė pagrįsta nepriklausoma vertinimo ataskaita, kurią parengė teismo registruoti ekspertai, taikantys pripažintus vertinimo standartus.

- (53) Svarbiausią bendrovės nuosavo įnašo dalį sudarys lėšos, gautos ČSA patronuojamąsias įmones pardavus ČAH. Šie pardavimai vyko 2011 m. pabaigoje–2012 m. pradžioje, parduodama buvo *Czech Airlines Handling, a.s.* ([700–800] mln. CZK), ČSA *Services, s.r.o.* ([25–28] mln. CZK), *HCA* ([500–580] mln. CZK) ir *Czech Airlines Technics, a.s.* ([1–1,15] mlrd. CZK). Pardavimai nebuvo vykdomi rengiant atviras, skaidrias ir nediskriminacinio pobūdžio konkurso procedūras; tačiau patronuojamųjų įmonių vertė nustatyta nepriklausomose vertinimo ataskaitose, kurias pateikė *Deloitte Advisory, s.r.o.* ir *PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.*

## 2.5. SPRENDIMAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ

- (54) 2011 m. vasario 23 d. Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą. Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejones, susijusias su keliomis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytais sąlygomis. Visų pirma Komisija neatmetė galimybės, kad ČSA sunkumų, kaip jie apibrėžti Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse, patyrė jau 2009 m. antrąjį pusmetį, t. y. prieš pradėdant restruktūrizavimo procesą, kaip teigia Čekijos valdžios institucijos.
- (55) Komisija taip pat išreiškė abejonę dėl to, ar ČSA patiriami sunkumai buvo per daug rimti, kad juos galėtų išspręsti ČAH. Komisija taip pat domėjosi, ar pagal Čekijos teisę Prahos oro uostui būtų galima finansiskai prisidėti prie ČSA ir jos patronuojamųjų įmonių restruktūrizavimo proceso. Be to, Čekijos valdžios institucijų buvo paprašyta pateikti pastabas dėl to, ar verslo sandoriai tarp ČSA ir Prahos oro uosto, kurie buvo sudaryti bendrovėms susijungus, atitiko rinkos sąlygas, pagal kurias nebeliko galimybės pagalbos arba restruktūrizavimo paramos gavėjui perduoti galimą valstybės pagalbą kitai ČAH priklausančiai bendrovei.

- (56) Atsižvelgdama į ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo klausimus, Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl pagrindinių prielaidų, susijusių su išorės veiksniais. Komisija taip pat paragino Čekiją paaiškinti, ar visa struktūriškai nuostolinga veikla būtų nutraukta po restruktūrizavimo. Be to, Komisija klausė, ar ilgalaikį gyvybingumą būtų galima atkurti iki 2012 m. pabaigos, t. y. planuojamos restruktūrizavimo termino pabaigos, ir ar numatytas labiausiai tikėtinas scenarijus (įskaitant geriausio atvejo scenarijų) iš tikrųjų buvo realus ir įgyvendinamas. Komisija taip pat abejojo, ar ČSA būtų pajėgi užtikrinti (savo nuosavomis lėšomis arba naudodama išorės šaltinius) komercines paskolas ir galimas komercines garantijas, susijusias su 2013 ir 2014 m. planuojamais pirkti 7 orlaiviais.



- (57) Dėl kompensavimo priemonių Komisija išreiškė abejonę dėl to, ar siūlomos priemonės nebuvo paprasčiausiai susijusios su nuostolingos veiklos nutraukimu, kuris bet kuriuo atveju būtų būtinas gyvybingumui atkurti. Tuomet tokios priemonės nebūtų pripažįstamos tikromis kompensacinėmis priemonėmis. Komisija taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad restruktūrizavimo laikotarpiu priimtina galėtų būti laikomas tik kompensacinių priemonių įgyvendinimas. Todėl skrydžių į Torontą ir Niujorko JFK oro uostą nutraukimas nepatektų į siūlomą restruktūrizavimo laikotarpį, kuris truko nuo 2009 m. antrojo pusmečio iki 2012 m.
- (58) Dėl ČSA nuosavo įnašo lygio Komisija paragino Čekiją paaiškinti siūlomą ČAH struktūrą. Ji taip pat klausė, ar visas siūlomas nuosavas įnašas galėtų būti laikomas realiu (atsižvelgiant į sandorius, kurie priėmus sprendimą pradėti procedūrą dar nebuvo įvykdyti).

### 3. ČEKIJOS PASTABOS

- (59) Reaguodama į Komisijos sprendimą pradėti procedūrą Čekija pateikė pastabas ir paaiškinimus visais klausimais, kuriuos Komisija iškėlė sprendime pradėti procedūrą, ir nurodė, kad restruktūrizavimo planas, apie kurį buvo pranešta, atitiko visas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytas sąlygas. Be to, Čekija taip pat pateikė atnaujintą informaciją, susijusią su restruktūrizavimo procesu, įrodančią, kad įvairios restruktūrizavimo priemonės jau buvo įgyvendintos ir kad jau padaryta didelė pažanga.
- (60) Dėl laiko momento, kai ČSA susidūrė su sunkumais, Čekija nurodė, kad ČSA sunkumų patyrė nuo 2009 m. rugpjūčio mėn., nes būtent šiuo metu vadovybė suprato, kad net ir įprastai pelningai bendrovės veiklai per vasaros sezoną buvo padarytas neigiamas poveikis. Čekija taip pat pateikė ketvirčio rezultatus ir papildomą informaciją, kuria remdamasi vadovybė pripažino, kad ČSA susidūrė su sunkumais tik 2009 m. rugpjūčio mėn.
- (61) Dėl ČAH patronuojančiosios bendrovės struktūros Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad ČAH tikslas buvo „išskaidyti“ bendrovę ir pagerinti jų galimybę gauti komercinių finansavimą ir parengti jas planuojamam privatizavimui. Patronuojančiosios bendrovės įmonių tarpusavio santykius reglamentuotų sutartis, sąžiningos konkurencijos sąlygos ir taikomos Čekijos prekybos kodekso ir Pajamų mokesčio, reglamentuojančio susijusių šalių santykius, nuostatos.
- (62) Dėl galimybių pašalinti ČSA sunkumus ČAH grupėje nebuvimo Čekija paaiškino, kad visas ČAH priklausančias įmones kontroliavo valstybė ir todėl bet kokiai pagalbai būtų taikomos valstybės pagalbos taisyklės. Be to, bet kokia finansinė parama taip pat turėtų atitikti Čekijos prekybos kodekso ir mokesčių įstatymų reikalavimus. Be to, problemos, su kuriomis susidūrė ČSA, iškilo prieš sukuriant ČAH struktūrą ir todėl negalėjo atsirasti dėl „snaudų paskirstymo savo nuožiūra dabartinėje ČSA įmonių grupėje“, taigi šios problemos buvo būdingos tik ČSA.
- (63) Dėl bet kokio Prahos oro uosto galimo įnašo į ČSA restruktūrizavimo procesą Čekija nurodė, kad oro uostas jokiais priemonėmis neprisidėjo prie ČSA restruktūrizavimo ir kad Čekija, kaip vienintelė Prahos oro uosto akcininkė, taip pat nenumatė tokio įnašo ateityje. ČSA ir Prahos oro uosto sandoriai buvo vykdomi įprastomis sąlygomis, kurias Prahos oro uostas siūlė savo verslo partneriams. Nuoma ir kiti piniginiai įnašai buvo pagrįsti Prahos oro uosto taikomų kainų sąrašais.
- (64) Nors ČAH priklausančios įmonės turi laikytis įstatymuose nustatytų teisinių reikalavimų, jos taip pat galėtų naudotis nemaža verslo autonomija tiek, kiek patronuojančioji bendrovė, t. y. ČAH, nesikiša į savo patronuojamųjų įmonių verslo valdymą. Kadangi visi ČAH įmonių tarpusavio santykiai grindžiami sąžiningos konkurencijos sąlygomis ir laikantis teisinių reikalavimų, kaip nurodyta pirmiau, Čekija teigia, kad ČAH priklausančios įmonės neturėjo jokių galimybių perduoti ČSA suteiktą restruktūrizavimo pagalbą.
- (65) Dėl abejonų, susijusių su ilgalaikio gyvybingumo grąža, Čekija pateikė iš dalies pakeistas prognozes, susijusias su ČSA ateities gyvybingumo scenarijais. Čekija pateikė iš dalies pakeistą bazinio atvejo scenarijų. Naujajame bazinio atvejo scenarijuje numatytas mažesnis augimo tempas, kuris nustatytas atsižvelgiant į peržiūrėtą paklausos plėtrą ir konservatyvesnes prognozes dėl kuro kainų ateityje. Dėl nuostolingos veiklos nutraukimo Čekija patvirtino, kad visos patronuojamosios įmonės, išskyrus *Czech Airlines Technics*, buvo pelningos ir jas iš esmės būtų galima parduoti kaip gerai veikiančias ir gyvybingo verslo įmones. *Czech Airlines Technics* taip pat būtų parduotos ČAH už jos turto kainą, kurią nustatė nepriklausomas išorės ekspertas. Dėl orlaivių, kurie bus įsigijami pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui, pirkimo Čekija laikėsi nuomonės, kad, įgyvendinus restruktūrizavimo planą ir sulaukus privataus investuotojo, bendrovė turėtų būti pajėgi užtikrinti numatomų pirkti lėktuvų finansavimą privatiomis lėšomis.
- (66) Dėl kompensacinių priemonių Čekija teigė, kad turto pardavimas (įskaitant jos patronuojamąsias įmones), laisvos vietos kilometro pajamų ir ČSA dalyvavimo Prahos oro uoste sumažinimas buvo pakankama

kompensacinė priemonė atsižvelgiant į tai, kad ČSA buvo regioninis vežėjas, turintis nedidelį orlaivių parką ir ribotą maršrutų skaičių. Jis susidūrė su stambių bendrovių ir pigių vežėjų konkurenciniu spaudimu ir todėl bet kokia papildoma kompensacija galėtų pažeisti ČSA gebėjimus per pagrįstą terminą tapti gyvybinga. Čekija nurodė, kad skrydžiai į Torontą ir Niujorko JFK oro uostą buvo nutraukti 2009 m. lapkričio mėn., taigi tai buvo padaryta per restruktūrizavimo laikotarpį, apie kurį pranešta.

- (67) Čekija pateikė informaciją apie [125–140] mln. CZK vertės privačią paskolą, kurią suteikė *Komerční banka* ir kuri buvo pasiūlyta kaip nuosavas ČSA įnašas. Paskolą sudarė kredito linija, pagrįsta pagrindų susitarimu. Pagrindų susitarimas, kuriame numatyta [480–540] mln. CZK vertės kredito linija, jau buvo sudarytas 2009 m. kovo 31 d., o iš dalies pakeistas 2009 m. birželio ir gruodžio mėn.
- (68) Dėl nuosavo ČSA įnašo į jos restruktūrizavimo procesą Čekija pateikė jau parduoto turto įrodymus. Be to, Čekija patvirtino, kad pranešti apie valstybės pagalbą, suteikiamą garantijos forma, nereikėtų, nes ČSA galėjo gauti privatų finansavimą orlaiviui, pirktam naudojantis finansine nuoma, kurią suteikė [...]. Orlaivis buvo pristatytas ČSA 2011 m. gegužės mėn.

#### 4. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (69) Per tyrimo procedūrą Komisija gavo tik vieną pagrįstą konkurento pastabą<sup>(1)</sup> ir vieną vietos pilietinės asociacijos pastabą<sup>(2)</sup>. Konkurentas yra *Travel Service, a.s.* ir *Icelandair Group hf* (toliau – TS) – tai bendrovė, kuri su ČSA konkuruoja iš esmės užsakomųjų kelionių srityje. TS teigia, kad pagalba ČSA negali būti laikoma suderinama, nes ji neatitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytų sąlygų.
- (70) Atsižvelgdama į ČSA ilgalaikį gyvybingumo atkūrimą, TS kritikuoja restruktūrizavimo planą ir nurodo, kad jame nėra įtvirtinta aiškaus įmonės verslo modelio<sup>(3)</sup> ir kad keletas pagrindinių prielaidų, pateikiamų geriausio atvejo scenarijuje, yra per daug optimistiškos (kuro kaina, valiutų keitimo kursai, pajėgumų naudojimas). TS taip

pat kritikuoja bendrovei taikomas kompensacines priemones ir nurodo, kad jomis paprasčiausiai nutraukiama veikla, kuri yra būtina bendrovės išlikimui. TS taip pat teigia, kad turtas, kuris, kaip nurodoma, sudarė nuosavą įnašą, buvo parduotas ir už jį gautos lėšos išleistos iki bet kokio restruktūrizavimo proceso pradžios, todėl toks turtas negali būti laikomas realiu įnašu, padengiančiu restruktūrizavimo sąnaudas.

- (71) TS taip pat teigia, kad ČSA gauta valstybės pagalba leido šiai bendrovei plėsti savo verslą ir didinti patronuojamųjų įmonių skaičių. Tariamai ČSA galėjo (i) plėsti savo užsakomųjų skrydžių veiklą, nors ČSA ketino ją nutraukti dėl to, kad ji anksčiau buvo nuostolinga, ir (ii) atnaujinti savo orlaivių parką, o tai ČSA suteikia konkurencinį pranašumą, kurį per finansų krizę kuris nors kitas panašus konkurentas vargu ar galėtų įgyti.
- (72) Tiesą sakant, TS teigia, kad ČSA panaudojo gautą valstybės pagalbą savo užsakomųjų skrydžių veiklai plėsti patronuojamojoje įmonėje HCA, kuri gali pasiūlyti 20 proc. pigesnius skrydžius, palyginti su įprastomis rinkos kainomis<sup>(4)</sup>. TS taip pat teigia, kad ČSA 2010 m. gegužės mėn. HCA registruotą kapitalą padidino 162 mln. CZK.
- (73) Kiti ČSA tariamai suteikti pranašumai – tai galimybė valdyti maršrutą Praha–Tel Avivas. TS teigia, kad dėl šios galimybės Čekijos valdžios institucijos akivaizdžiai susitarė ČSA naudai ir tai darydamos išvengė teisinių nuostatų bei suteikė ČSA pranašumą jos konkurentų atžvilgiu.
- (74) TS taip pat teigia, kad net prieš sukūriant ČAH įvyko faktinė Prahos oro uosto ir ČSA koncentracija, nes dviem bendrovėms buvo sukurta bendra vadovybė. Tiesą sakant, TS teigia, kad ČSA valdybos pirmininkui atlyginimą mokėjo Prahos oro uostas ir kad ČSA dėl teikiamų IT paslaugų teikiamos kryžminės subsidijos.

- (75) Be to, Prahos oro uostas iš oro transporto bendrovės tuomet pirkto turtą (pastatus ir žemę), kuris jai tariamai nebuvo reikalingas ir vėl pernuomodavo šį turtą oro transporto bendrovei. Dėl tokių privilegijuotų Prahos oro uosto ir ČSA santykių atsirado lengvatinis režimas, pvz., diskriminacija kainomis, susijusi su oro uosto paslaugomis, ir galimybė susipažinti su neskelbtina komercine informacija. Be to, TS teigia, kad ČAH sukūrimas turi neigiamą poveikį konkurencijai dėl vertikalios oro uosto ir pagrindinio vežėjo integracijos. TS teigimu, pagrindinė ČAH sukūrimo priežastis – sudaryti sąlygas teikti valstybės pagalbą ČSA leidžiant ČAH įsigyti ČSA patronuojamąsias įmones.

<sup>(1)</sup> Pastaba buvo papildyta dviem papildomais dokumentais ir skundu.

<sup>(2)</sup> Pilietinė asociacija *Pro Hanspaulku* teigia, kad Čekijos oro transporto bendrovei suteiktos pagalbos tikslas – dirbtinai išlaikyti oro transporto bendrovės, kaip Prahos oro uosto, kuris planuoja įrengti kitą kilimo ir tūpimo taką, klientės, statusą. Pilietinė asociacija iš esmės nerimauja dėl šio projekto poveikio aplinkai, taip pat socialinio jo poveikio.

<sup>(3)</sup> Visų pirma TS teigia, kad ČSA priima klaidingus verslo sprendimus, kaip antai pradėti skraidinti nuostolingais maršrutais, pvz., nauju maršrutu Praha–Abu Dabis (juo pradėta skraidinti 2011 m. rugsėjo mėn.).

<sup>(4)</sup> Apie vertinimą žr. šio dokumento ((171)–((174) konstatuojamąsias dalis.

## 5. ČEKIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

- (76) Čekija išsamiai aptarė visus argumentus, kuriuos savo pastabose nurodė trečiosios šalys. Visų pirma dėl ilgalaikio gyvybiškumo atkūrimo Čekija pabrėžė, kad ji atnaujino restruktūrizavimo planą<sup>(1)</sup> ir šio plano atnaujintose prielaidose aptariamoms įvairios trečiųjų šalių pateiktos pastabos. Be to, Čekija pažymėjo, kad valstybės pagalbos suma procedūros metu gerokai sumažėjo dėl nutraukto projekto, skirto valstybės pagalba garantuojamam orlaivio pirkimui.
- (77) Dėl galimo valstybės pagalbos lėšų naudojimo antikonkurencinei ČSA užsakomųjų skrydžių skyriaus veiklai Čekija nurodė, kad tuo metu, kai valstybės pagalba buvo suteikta, užsakomųjų skrydžių veikla jau buvo nepriklausoma ir atskira nuo pagal tvarkaraštį teikiamų paslaugų. ČSA niekada neįnešė jokio piniginių įnašo į HCA<sup>(2)</sup> registruotą kapitalą. HCA registruotas kapitalas padidintas ČSA verslo dalies, kuri vykdo užsakomųjų skrydžių transporto veiklą, įnašu natūra. Šią verslo dalį vertino nepriklausomi ekspertai.
- (78) Dėl tariamo pranašumo, kurį ČSA įgijo valdydama maršrutą į Tel Avivą, Čekija paaiškino, kad nors TS buvo pasirinktas (surengus atvirą konkursą; skrydžiai pradėti sudarius 2011–2012 m. žiemos sezono tvarkaraštį) kaip vienintelis oro vežėjas, kuriam pagal taikytiną teisę<sup>(3)</sup> dešimčiai metų suteiktos transportavimo teisės, susijusios su sutartų paslaugų teikimu vykdamas skrydžius maršrutu Praha–Tel Avivas, TS nebuvo suteikta jokių garantijų, kad tuo laikotarpiu jokiam kitam vežėjui nebus duotas leidimas vykdyti skrydžius minėtu maršrutu. Čekijos valdžios institucijos nurodė, kad Čekijos Respublikos transporto ministerija laikėsi bendros politikos neišlaikyti galiojančių apribojimų, – priešingai, ši ministerija siekė sudaryti daugiau galimybių oro vežėjams patekti į rinką, kad oro transporto paslaugų rinkos būtų liberalizuotos.
- (79) Dėl maršruto Praha–Abu Dabis atidarymo Čekija paaiškino, kad šį maršrutą ČSA valdė ne savarankiškai, bet

(1) Pradėjus oficialią tyrimo procedūrą Čekija pateikė Komisijai dvi atnaujintas restruktūrizavimo plano versijas, priimtas 2011 m. rugsėjo 15 d. ir 2012 m. sausio 3 d.

(2) Prieš restruktūrizavimą HCA teikė tik kelionių agentūros paslaugas, kurių teikimą nutraukti ČSA planavo savo pirmajame restruktūrizavimo plane. Tačiau peržiūrėjus restruktūrizavimo planą HCA kelionių agentūra buvo išsaugota, be to, buvo įtrauktas ČSA užsakomųjų skrydžių padalinys.

(3) Įstatymas Nr. 49/1997 dėl civilinės aviacijos ir pakeitimų įstatymas Nr. 455/1991 dėl prekybos licencijavimo, su vėliausiais pakeitimais, ir 1991 m. balandžio 24 d. Jeruzalėje pasirašyta Čekijos ir Slovakijos Federacinės Respublikos vyriausybės ir Jeruzalės vyriausybės sutartis dėl oro transporto.

kaip bendro kodo skrydį<sup>(4)</sup>, valdomą bendradarbiaujant su *Etihad Airways*. Maršrute daugiausia dėmesio skiriama persėdantiems keleiviams, kurie galėtų naudotis įvairiais skirtingais *Etihad Airways* vykdomais ilgo nuotolio skrydžiais iš Abu Dabio. Todėl taip bendradarbiaujant buvo pagerintos ČSA pardavimo sąlygos ir padėta labai mažomis papildomomis sąnaudomis atkurti ilgalaikį jos gyvybingumą.

- (80) APC pastato pardavimas ir pernuomavimas, kaip teigia Čekija, buvo įprasta praktika rinkoje, kuri leido pardavėjui gauti likvidžių lėšų, o pirkėjas įgijo stabilų nuomos pajamų ateityje šaltinį. Be to, parduota žemė dėl naujo kilimo ir tūpimo tako Prahos oro uoste įrengimo buvo strategiškai svarbi. Dėl šios priežasties Prahos oro uostas buvo suinteresuotas įsigyti turtą. Be to, pagal Prahos Ruzynė oro uosto nuosavybės įstatymą<sup>(5)</sup> Prahos oro uostas, įskaitant bet kokią gretimą arba susijusią žemę, nuosavybės teise galėjo priklausyti tik Čekijai arba Čekijoje įsisteigusiam ir Čekijai visiškai priklausančiam juridiniam asmeniui. Dėl šio reikalavimo tinkamų pirkėjų ratas buvo ribotas ir jais galėjo būti tik valstybei visiškai priklausančios įmonės. Prahos oro uosto operatorius buvo būtent toks juridinis asmuo ir, be to, jis buvo strategiškai suinteresuotas įsigyti žemę.
- (81) Čekija ne kartą pareiškė, kad ČSA ir Prahos oro uosto komerciniai santykiai atitiko ir visada atitiks nacionalinę ir Sąjungos teisę (žr. 61–64 konstatuojamąsias dalis). Dėl ČAH Čekija paaiškino, kad pagal 2010 m. lapkričio 24 d. vyriausybės nutarimą Nr. 848 ČAH nebuvo įgyvendinta nuolatinė vertikali infrastruktūros ir oro vežėjų integracija, tačiau įvyko paprasčiausias ribotos trukmės ir paskirties (ČSA ir Prahos oro uosto) susijungimas, kurio tikslas buvo parduoti ČSA ir jos patronuojamąsias įmones geriausiomis įmanomomis sąlygomis.
- (82) Galiausiai dėl pilietinės asociacijos *Pro Hanspaulku* pateiktų pastabų Čekija pažymėjo, kad pilietinė asociacija neįrodė teisėto intereso buvimo, toks interesas taip pat negalėjo būti numanomas atsižvelgiant į pateiktą prieštaravimą, susijusį su naujo kilimo ir tūpimo tako Prahos oro uoste, kurį, kaip teigiama, visų pirma naudojo restruktūrizuota ČSA, įrengimui. Į tai Čekija atsakė, kad, laikantis restruktūrizavimo plano, ČSA dalyvavimas Prahos oro uoste iš tikrųjų būtų sumažintas ir todėl pilietinės asociacijos pateiktos pastabos nebuvo pagrįstos.

(4) Bendras kodas yra įprasta bendradarbiavimo tarp oro vežėjų forma, pagal kurią konkretų skrydį valdančiam oro vežėjui savo paslaugas siūlo kiti vežėjai, kad būtų padidintos jų pardavimo galimybės. Ši bendradarbiavimo forma leidžia vežėjams plėsti savo siūlomų maršrutų tinklą.

(5) Įstatymas Nr. 69/2010 dėl Prahos Ruzynė oro uosto nuosavybės.

## 6. PAGALBOS VERTINIMAS

### 6.1. VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS

- (83) Remiantis SESV 107 straipsnio 1 dalimi, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (84) Valstybės pagalbos sąvoka apima bet kokią tiesiogiai arba netiesiogiai suteikiamą pranašumą, kuris finansuojamas iš valstybinių išteklių ir kurią suteikia pati valstybė arba bet kokia tarpininkaujanti įstaiga, veikianti pagal jai suteiktus įgaliojimus<sup>(1)</sup>.
- (85) Šiomis aplinkybėmis kapitalo didinimas skolos ir nuosavo kapitalo apkeitimo sandorio pagal *Osinek* paskolą forma, apie kurią buvo pranešta, turi būti laikomas valstybės pagalba. Kapitalas didinamas iš valstybės išteklių ir tai suteikia ČSA selektyvų pranašumą, nes yra pagerinama jos finansinė padėtis.
- (86) Remiantis Europos Bendrijų Teisingumo Teismo praktika, pagalba įmonei gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai, jei ta įmonė veikia rinkoje, kurioje prekyba vyksta Sąjungos lygmeniu<sup>(2)</sup>. Vien tai, kad kai įmonė gauna ekonominę naudą, kurios įprastomis savo veiklos sąlygomis nebūtų gavusi, jos konkurencingumas, palyginti su kitomis patronuojančiosiomis bendrovėmis, sustiprinamas, rodo, jog yra konkurencijos iškraipymo galimybė<sup>(3)</sup>. Todėl, kai valstybė narė įmonei suteikia pagalbą, šios įmonės veiklos mastas valstybės viduje gali būti išlaikytas arba padidėti, ir dėl to kitose valstybėse narėse įsikūrusių įmonių galimybės patekti į šios valstybės narės rinką gali sumažėti<sup>(4)</sup>.
- (87) Aptariama priemonė daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ir konkurencijai, nes ČSA konkuruoja su kitomis Europos Sąjungos oro transporto bendrovėmis, visų pirma 1993 m. sausio 1 d. įsigaliojus trečiam oro transporto liberalizavimo etapui („trečiasis paketas“). Ši priemonė suteikia galimybę ČSA tęsti veiklą, kad jai nereikėtų patirti pasekmių, kurias paprastai sukelia jos prasti finansiniai rezultatai, ir todėl iškraipo konkurenciją.

<sup>(1)</sup> Žr. 2002 m. gegužės 16 d. Teismo sprendimą byloje C-482/99 *Prancūzija prieš Komisiją (Stardust Marine)* [2002] Rink. p. I-4397.

<sup>(2)</sup> Visų pirma žr. 1988 m. liepos 13 d. Teismo sprendimą byloje 102/87 *Prancūzijos Respublika prieš Europos Bendrijų Komisiją* [1988] Rink. p. 4067.

<sup>(3)</sup> 1980 m. rugsėjo 17 d. Teismo sprendimas byloje 730/79 *Philip Morris Holland BV prieš Europos Bendrijų Komisiją* [1980] Rink. p. 2671.

<sup>(4)</sup> Visų pirma žr. 2005 m. gruodžio 15 d. Teismo sprendimo byloje C-66/02 *Italija prieš Komisiją* [2005] Rink. p. I-10968117 punktą ir 2006 m. birželio 15 d. sprendimo sujungtose bylose C-393/04 ir C-41/05 *Air Liquide Industries Belgium* [2006] Rink. p. I-533235 punktą.

- (88) Todėl kapitalo didinimas, apie kurią pranešta, skolos ir nuosavo kapitalo apkeitimo sandorio forma yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Čekijos valdžios institucijos neginčija šios išvados.

### 6.2. PAGALBOS TEISĖTUMAS

- (89) SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad valstybė narė pagalbos priemonės neįgyvendina tol, kol Komisija nepriima sprendimo, kuriuo leidžiama įgyvendinti tą priemonę. Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad Čekijos valdžios institucijos įgyvendino pagalbos priemonę, t. y. skolos ir nuosavo kapitalo apkeitimo sandorį pagal *Osinek* paskolą, nuo 2010 m. birželio 30 d. Todėl Komisija apgailestauja, kad Čekija nesilaikė išpareigojimo nesimti veiksmų ir taip pažeidė SESV 108 straipsnio 3 dalyje jai nustatytą pareigą.

### 6.3. PAGALBOS SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA REMIANTIS SANAVIMO IR RESTRUKTŪRIZAVIMO GAIRĖMIS

- (90) SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte nustatyta, kad gali būti leidžiama teikti valstybės pagalbą, jei ji skirta tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti ir jei ši pagalba netrikdo prekybos sąlygų taip, kad tai prieštarautų bendrajam interesui.
- (91) Komisija mano, jog dabartinė priemonė prilygsta restruktūrizavimo pagalbai, kuri turi būti vertinama atsižvelgiant į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytus kriterijus, kad būtų galima nustatyti, ar ji pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį gali būti suderinama su vidaus rinka.

#### 6.3.1. Tinkamumo kriterijai

- (92) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 33 punkte teigiama, kad įmonė turi atitikti šių gairių 9–13 punktuose nurodytą sunkumus patiriančios įmonės apibūdinimą.

##### *Sunkumų patirianti įmonė*

- (93) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 9 punktą Komisija laiko sunkumus patiriančia įmone tokią įmonę, kuri nei naudodamasi savo ištekliais, nei savininkų, akcininkų ar kreditorių lėšomis nesugeba sumažinti nuostolių, kurie, institucijoms neįsikišus, artimiausiu arba vidutinės trukmės laikotarpiu beveik neabejotinai priverstų ją nutraukti veiklą.
- (94) Toliau Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 10 punkto a papunktyje aiškinama, kad ribotos atsakomybės įmonė laikoma patiriančia sunkumų įmone, jei ji yra praradusi daugiau kaip pusę savo registruoto kapitalo ir daugiau kaip vieną ketvirtadalį to kapitalo – per pastaruosius 12 mėnesių.

- (95) Čekijos valdžios institucijos teigia, kad ČSA (kuri pagal Čekijos įstatymus yra uždaroji akcinė bendrovė, vadinasi, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 10 punkto a papunktį – ir ribotos atsakomybės įmonė) su sunkumais susidūrė nuo 2009 m. rugpjūčio mėn., kai finansų krizė smarkiai pakoregavo net ir per patį vasaros sezono įkarštį pagal tvarkaraštį vykdomų skrydžių planus. Tuo metu veiklos grynųjų pinigų srautai sumažėjo iki [-2,4– -2,1] mlrd. CZK, o tai turėjo ypač didelį poveikį įmonės turtui.
- (96) Tiesą sakant, 2009 m. rugpjūčio mėn. bendrovė atitiko Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 10 punkto a papunktyje nustatytas sąlygas. Bendras registruotas ČSA kapitalas sudarė 2 735 mln. CZK. Remiantis Čekijos apskaitos standartais, ČSA nuosavas kapitalas iki 2009 m. rugpjūčio mėn. buvo neigiamas (2009 m. liepos mėn. pabaigoje sudarė [-1 000–(-900)] mln. CZK), o daugiau nei ketvirtadalis bendrovės registruoto turto buvo prarasta per paskutinius 12 mėnesių nuo to laiko, kai nuosavas kapitalas 2008 m. liepos mėn. pabaigoje sudarė [900–1 000] mln. CZK. Todėl nuo 2009 m. rugpjūčio mėn. ČSA pradėjo savo restruktūrizavimo procesą. Vis dėlto galima teigti, kad bendrovė tuo metu, kai jai 2010 m. birželio mėn. buvo teikiama restruktūrizavimo pagalba, iš tikrųjų patyrė sunkumų, kaip tai apibrėžta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse.

#### *Naujai įsteigta įmonė*

- (97) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 12 punkte nurodyta, kad naujai įsteigta įmonė negali gauti sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbos net jei jos pradinė padėtis yra netvirta. Apskritai, įmonė laikoma naujai įsteigta tris pirmuosius savo veiklos metus konkrečioje veiklos srityje.

- (98) ČSA buvo įsteigta 1923 m., todėl negali būti laikoma naujai įsteigta įmone.

#### *Verslo grupė*

- (99) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 13 punkte teigiama, kad didesnei verslo grupei priklausanti arba jos perimta įmonė paprastai negali gauti nei sanavimo, nei restruktūrizavimo pagalbos, išskyrus atvejus, kai galima įrodyti, kad patiriamų sunkumų priežastys slypi pačios įmonės viduje, o ne sąlygotos grupės išlaidų sutartinio paskirstymo, ir sunkumai yra tokie dideli, kad grupė nėra pajėgi pati juos įveikti. Jei sunkumus patirianti įmonė įsteigia patronuojamąją įmonę, pastaroji, kartu su ją patronuojančiąja sunkumus patiriančia bendrove, bus laikomos grupe, ir gali gauti pagalbą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 13 punkto sąlygas.
- (100) 2010 m. teikiant restruktūrizavimo pagalbą ČSA suformavo grupę, kurią sudarė įvairios bendrovės, vykdančios aktyvią veiklą su oro transportu susijusiose srityse<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Tai buvo: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 proc. akcijų), ČSA Servises, s.r.o. (100 proc. akcijų), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 proc. akcijų), Slovak Air Service, s.r.o. (100 proc. akcijų), Czech Airlines Handling, s.r.o. ir Czech Airlines Technics, a.s. (100 proc. akcijų).

Remiantis grupės sąskaitomis, oro transporto bendrovės, nors ir priklausančios didesnei bendrovių grupei, pajamos iš esmės sudaro didžiąją dalį (94 proc.) apyvartos ir todėl nėra jokių galimybių, kad kokia kita grupės dalis galėtų finansuoti šios oro transporto bendrovės restruktūrizavimą. Be to, ataskaitos rodo, kad oro transporto bendrovės nuostoliai yra pačios oro transporto bendrovės vidaus nuostoliai ir todėl jų negalima priskirti kuriai nors grupės daliai.

- (101) Todėl Komisija mano, kad ČSA sunkumai atsirado ne dėl savavališko sąnaudų paskirstymo grupėje, bet daugiausia dėl to, kad pagrindinės verslo dalies pajamos buvo mažos. Sunkumai yra pernelyg dideli, kad pati grupė galėtų juos išspręsti, ypač todėl, kad pelningų patronuojamųjų įmonių įnašas yra per mažas, kad iš jo būtų galima kompensuoti ČSA pagrindinio verslo nuostolius.
- (102) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad ČAH, kuri iš esmės atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 13 punkte nurodytus verslo grupės požymius, steigimo veiksmai (2011 m. pabaigoje–2012 m. pradžioje) buvo atlikti suteikus restruktūrizavimo pagalbą, todėl tai laikoma restruktūrizavimo proceso veiksmu, kurie neturi jokios įtakos restruktūrizavimo pagalbos tinkamumo kriterijams. Be to, Komisija pažymi, kad visi ČAH priklausančių bendrovių verslo santykiai bus plėtojami sąžiningos konkurencijos sąlygomis ir laikantis susijusių Čekijos teisės nuostatų (?), todėl kiti grupės nariai neturi jokių galimybių prisidėti prie ČSA restruktūrizavimo proceso.

#### **6.3.2. Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas**

- (103) Visų pirma, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 35 punktą įgyvendinant restruktūrizavimo planą, kuris turi būti sudaromas kuo trumpesniai laikotarpiui, per pagrįstai nustatytą laikotarpį ir remiantis realiomis prielaidomis dėl būsimų veiklos sąlygų turi būti atkurtas ilgalaikis įmonės gyvybingumas.
- (104) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 36 punktą plane turi būti aprašomos aplinkybės, dėl kurių bendrovė patyrė sunkumų, ir pateikiami geriausias atvejo, blogiausio atvejo ir bazinio atvejo scenarijai, kuriuose atsižvelgiama į esamą padėtį ir rinkos perspektyvas.
- (105) Planas turi padėti jai pasiekti tokią apyvartą, kuri leistų bendrovei po restruktūrizavimo padengti visas sąnaudas, įskaitant nusidėvėjimą ir finansinius privalomuosius mokėjimus. Laukiama kapitalo grąža turi būti pakankamai didelė, kad jos pakaktų restruktūrizuoti įmonei konkuruoti rinkoje, pasinaudojant savo privalumais (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 37 punktas).

<sup>(2)</sup> Įstatymo Nr. 513/1991 (Prekybos kodeksas) 66a ir 196a straipsniai ir įstatymo Nr. 586/1992 (Pajamų mokesčio įstatymas) 23 straipsnio 7 dalis.

- (106) Komisija pažymi, kad restruktūrizavimo plane, kaip apibendrinta 2.3 skirsnyje, aprašytos aplinkybės, dėl kurių bendrovė patyrė sunkumus. Jame atsižvelgiama į ČSA esamas ir būsimas galimybes pagrindinėje rinkos dalyje, t. y. keleivių vežimą oro transportu pagal tvarkaraštį, restruktūrizavimo plane taip pat pateikiami geriausio, blogiausio ir bazinio atvejų prielaidomis pagrįsti scenarijai ir nurodomi ČSA privalumai ir trūkumai. Todėl Komisija pažymi, kad restruktūrizavimo plane aptariamais visi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 36 punkte nustatyti formalūs aspektai.
- (107) Dabartiniame restruktūrizavimo plane teigiama, kad ilgalaikis gyvybingumas bus atkurtas iki 2014 m. birželio mėn. Peržiūrėtas penkerių metų restruktūrizavimo laikotarpis yra gana ilgas. Tačiau pagal bazinio atvejo scenarijų ČSA gaus pelną jau 2013 m. Be to, jau įgyvendinta nemažai restruktūrizavimo priemonių, įskaitant bendrovės sumažinimą ir nuosavo įnašo sudarymą. Čekijos valdžios institucijos nurodė, kad restruktūrizavimo plane numatyta strategijai įgyvendinti skirtas daugiau nei penkerių metų terminas ir jis nustatytas kruopščiai įvertinus trumpiausią terminą, reikalingą ilgalaikiam ČSA gyvybingumui atkurti, ir atsižvelgus į galimas veiklos sąlygas ateityje. Be to, Komisija pažymi, kad dabartinėmis ekonomikos sąlygomis, siekiant ilgalaikio gyvybingumo, visų pirma oro transporto sektoriuje, būtina stabilizuoti veiklą ir paslaugų teikimą, kad būtų užtikrintas ne trumpalaikis apyvartos padidėjimas, bet tvirtas būsimos augimo ir ilgalaikio gyvybingumo pagrindas. Šiam tikslui pasiekti paprastai reikia kelerių metų. Komisija taip pat pažymi, kad ankstesnėse bylose restruktūrizavimo procesui prirėkavo penkerių metų arba net ilgesnių laikotarpių<sup>(1)</sup>. Todėl Komisija, atsižvelgdama į visas aplinkybes, mano, kad penkerių metų restruktūrizavimo laikotarpis yra priimtinas.
- (108) Siekiant atkurti ČSA apyvartumą, restruktūrizavimo plane numatoma iš esmės sumažinti sąnaudas (visų pirma mažinant pajėgumus, darbuotojų skaičių, bendrovės orlaivių parką ir valdomą tinklą), taip pat įgyvendinti įvairias pajamų didinimo iniciatyvas.
- (109) Komisija pažymi, kad ČSA iš esmės sumažino pilotų ir orlaivio įgulos narių skaičių – jau atleista daugiau nei 1 000 darbuotojų. Tikimasi, kad sąnaudų mažinimo iniciatyvos leis iki 2012 m. pabaigos gauti [390–425] mln. CZK gryųjų įplaukų. Pardavimo sąnaudos vienam keleiviui jau buvo sumažintos [15,5–17] proc.
- (110) Komisija taip pat pažymi, kad sumažinus orlaivių parką (30 proc.) ir tinklą ([18–20] proc.) tikimasi [3,9–4,3] proc. padidinti laisvos vietos kilometro pajamas. Todėl
- pagal bazinio atvejo scenarijų keleivio vietos apkrovimo veiksnys padidės [66–73] proc. Atnaujinus orlaivių parką, taip pat orlaivius *Boeing* pakeitus orlaiviais *Airbus*, bus galima sumažinti veiklos ir techninės priežiūros sąnaudas, o tai leis veiksmingai valdyti orlaivių parką. Tikimasi, kad sumažinus tinklą ir orlaivių parką iki 2012 m. pabaigos bus gauta [195–215] mln. CZK gryųjų įplaukų.
- (111) Komisija taip pat pažymi, kad ČSA įdiegė naują pajamų valdymo sistemą, kuria 2011 m. siekiama [3–3,5] proc. padidinti laisvos vietos kilometro pajamas. Tikimasi, kad visų pajamų, gautų iš susijusių nuosavų ir trečiųjų šalių produktų pardavimų, valdymo sistema padės iki 2012 m. pabaigos padidinti pelną [500–560] mln. CZK.
- (112) Komisija, susipažinusi su kitais oro transporto restruktūrizavimo atvejais sektoriuje, mano, jog įgyvendindama šias iniciatyvas ČSA galės sumažinti savo sąnaudas ir gauti papildomų pajamų, kad iki 2014 m. birželio mėn. atkurtų ilgalaikį gyvybingumą.
- (113) Prognozės rezultatai pagrįsti realiomis prielaidomis, visų pirma augimo rodikliais, infliacija, kuro kainomis ir USD ir CZK valiutų keitimo kursu. Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą Čekija pateikė toliau nurodytus paaiškinimus ir taip išskleidė Komisijos abejones dėl pagrindinių prielaidų:
- Čekija ne tik pratęsė pradinį restruktūrizavimo terminą, bet ir peržiūrėjo savo prielaidas, susijusias su gyvybingumo atkūrimu. Savo argumentus Čekija pagrindė peržiūrėtu bazinio atvejo, o ne geriausio atvejo scenarijumi, kuriuo buvo remtasi iš pradžių. ČSA dabartinis tikslas – iki 2014 m. pasiekti [1,7–1,85] proc. nuosavo kapitalo grąžą, palyginti su pradine restruktūrizavimo plano versija, kurioje numatyta [3–3,5] proc. nuosavo kapitalo grąža.
  - ČSA 2013 ir 2014 m. planuotą 7 orlaivių įsigijimą atidėjo 2014 ir 2016 m. ČSA patvirtino, kad finansuos visų šių orlaivių įsigijimą komercinėmis lėšomis be jokios valstybės paramos.
  - Čekija patvirtino, kad ČSA nutraukia visą nuostolingą veiklą.
- (114) Komisija palankiai vertina tai, kad priėmus sprendimą pradėti procedūrą buvo peržiūrėtos pagrindinės prielaidos, susijusios su vidaus ir išorės veiksniais, pvz., numatomi lėtesni paklausos augimo rodikliai 2010–2013 m. ir didesnės kuro sąnaudos. Peržiūrėjus ir pakoregavus įvairias pagrindines prielaidas taip pat reikėjo peržiūrėti

(<sup>1</sup>) Žr. Komisijos sprendimus bylose *Austrian Airlines* (C 6/09), OL L 59, 2010 3 9, p. 1, 296 konstatuojamoji dalis (šešerių metų restruktūrizavimo laikotarpis), *Royal Mail Group* (SA.31479), C (2012) 1834 final, 217 konstatuojamoji dalis (penkerių metų restruktūrizavimo laikotarpis), ir *Air Malta* (SA.33015), C (2012) 4198 final, 93 konstatuojamoji dalis (penkerių metų restruktūrizavimo laikotarpis).

finansines projekcijas, pagal kurias planuojamas 2013 m. pelnas nuo [123–135] mln. CZK sumažėjo iki [68–75] mln. CZK. Pakoreguotose prielaidose dabar pateikiamos labiau tikrovę atitinkančios ir aiškesnės ČSA ateities plėtros perspektyvos.

- (115) Be to, ČSA pateikė scenarijaus analizę, kurioje, be jau minėtų labiausiai realybę atitinkančių prielaidų (bazinio atvejo scenarijus), aptariami geriausio atvejo ir blogiausio atvejo scenarijai ir nurodomos pakeistos prielaidos, susijusios su keliais pagrindiniais veiksniais.
- (116) Pagal bazinio atvejo scenarijų ČSA planuoja teigiamą veiklos maržą pasiekti nuo 2013 m. Net ir pagal blogiausio atvejo scenarijų ČSA pradėtų gauti pelną iki 2014 m.
- (117) Vis dėlto bendrovės nuosavo kapitalo grąža iki 2015 m. turėtų būti menka (apie [1,9–2,2] proc.). Tai gana maža grąža, tačiau atrodo, kad ji yra reali atsižvelgiant į tai, kad ČSA nuosavo kapitalo grąža panašių įmonių grupėje (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) 2003–2009 m. laikotarpiu svyravo tarp [-1,2– -1] proc. ir [5,4–6,3] proc. Teigiamą nuosavo kapitalo grąžą šioje grupėje pasiekė tik *Lufthansa* ([5,3–6] proc.), *British Airways* ([4,9–5,7] proc.) ir *AF-KLM* ([2–2,3] proc.). Kita vertus, pigūs vežėjai 2004–2007 m. pasiekė [5,5–6,5]–[15,5–17] proc. nuosavo kapitalo grąžą<sup>(1)</sup>.
- (118) Todėl ČSA siekiama nuosavo kapitalo grąža bus mažesnė už itin veiksmingų pigių vežėjų arba minėtų stambių pagrindinių vežėjų, besinaudojančių masto ekonomijos privalumais, nuosavo kapitalo grąžą. ČSA, kurios restruktūrizuota orlaivių parką sudaro 20–23 orlaiviai, išlieka smulkiu regioniniu veikėju, o ilgalaikę jos plėtrą geriausiai galima užtikrinti pritraukus privatų investuotoją.
- (119) Atsižvelgiant į tai, kad Čekija, kaip bendrovės savininkė, puikiai supranta padėtį ir pritaria laiku vykdomai privatizacijai, šis laipsniškas gyvybingumo atkūrimas, atrodo, yra priimtinas. Be to, tai, kad ČSA, užuot, kaip buvo iš pradžių numatyta, ėmusi banko kreditą su valstybės garantija, sugebėjo gauti privačių lėšų naujam orlaiviui įsigyti, rodo rinkoje tikint, jog įmanoma atkurti gyvybingumą.
- (120) Be to, Komisija palankiai vertina tai, kad ČSA padarė didelę pažangą iki šiol įgyvendindama restruktūrizavimo procesą ir kad numatytų iniciatyvų įgyvendinimas 2011 m. jau turėjo teigiamą poveikį ČSA: nors kasmet buvo nutraukiama [15,5–17] proc. skrydžių, metinis maršrutų pajamingumas mažėjo tik [8–9] proc. Per 2012 m. pirmąjį ketvirtį tiesioginių skrydžių keleivių skaičius didėjo [7,9–8,4] proc. ir tai turėjo teigiamą poveikį laisvos vietos kilometro pajamoms, kurios padidėjo

[12,5–14] proc. ČSA taip pat įstengė 2011 m. sumažinti savo maitinimo sąnaudas [115–130] mln. CZK, o vienišines keleivio sąnaudas – [14,5–16] proc. Įgyvendinant sąnaudų mažinimo priemones, su pasaulinės platinimo sistemos naudojimu susijusios sąnaudos kasmet mažėjo: 2010 m. jos sumažėjo [68–75] mln. CZK, o 2011 m. – [89–96] mln. CZK.

- (121) ČSA jau įgyvendino numatytas darbuotojų mažinimo ir turto pardavimo priemones, taip pat perdavė savo nepagrindines paslaugas patrunuojamosioms įmonėms, kurios tuomet buvo parduotos ČAH.
- (122) Atsižvelgdama į svarbias restruktūrizavimo priemones, kurių buvo imtasi, ir iki šiol padarytą pažangą, Komisija mano, kad peržiūrėtas restruktūrizavimo planas leis ČSA per pagrįstą terminą atkurti savo ilgalaikį gyvybingumą.
- 6.3.3. Nedaromo konkurencijos iškraipymo vengimas (kompensacinės priemonės)**
- (123) Antra, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punktą kompensacinės priemonės turi būti taikomos siekiant kuo labiau sumažinti neigiamą poveikį prekybos sąlygoms. Tokias priemones gali sudaryti turto išpardavimas, pajėgumų arba dalyvavimo rinkoje sumažinimas ir įėjimo į konkrečias rinkas kliūčių sumažinimas (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 39 punktas).
- (124) Šiuo atžvilgiu nuostolingos veiklos nutraukimas, kas, siekiant atkurti įmonės gyvybingumą, bet kokiu atveju būtų būtina, kompensacinių priemonių įvertinimo tikslais nebus laikomi pajėgumų ar dalyvavimo rinkoje sumažinimu (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 40 punktas).
- (125) ČSA siūlo šias kompensacines priemones:

— pajėgumų mažinimą;

— laiko tarpinių atsakymą koordinuojamuose oro uostuose, įskaitant laiko tarpinių pardavimą Londono *Heathrow* oro uoste;

— turto pardavimą.

- (126) Sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejones dėl tam tikrų ČSA pasiūlytų kompensacinių priemonių, nes, atrodė, kad tai paprasčiausiai gyvybingumo priemonės. Čekija paaiškino šį klausimą ir pateikė pagrindimą, įrodantį išvardytų priemonių svarbą.

<sup>(1)</sup> *Boston Consulting Group* parengtas rinkos tyrimas.

*Pajėgumų mažinimas*

- (127) ČSA planavo 50 proc. sumažinti savo orlaivių parką, o tai turės įtakos maršrutų tinklui. Bendri bendrovės pajėgumai 2009 m. buvo [8–9] mlrd. laisvos vietos kilometrų. Baigiantis restruktūrizavimo procesui ČSA planuoja pasiūlyti [6,2–7] mlrd. laisvos vietos kilometrų, t. y. tinklas bus sumažintas [2–2,2] mlrd. laisvos vietos kilometrais (tai sudaro [20–25] proc.).
- (128) ČSA taip pat sutiko, kad kitos priemonės turėtų būti laikomos gyvybingumo priemonėmis, pvz., sprendimas atšaukti maršrutus į Niujorką ir Torontą. Šį sprendimą 2009 m. liepos mėn. (t. y. prieš prasidedant restruktūrizavimo laikotarpiui) priėmė ČSA valdyba. Skrydžiai buvo nutraukti nuo 2009 m. lapkričio mėn. Tačiau tai, kad ČSA nusprendė atsisakyti maršrutų prieš prasidedant restruktūrizavimo laikotarpiui, rodo, jog šis verslo sprendimas buvo priimtas siekiant padidinti oro transporto bendrovės gyvybingumą, o ne kuo labiau sumažinti galimą valstybės pagalbos iškreipiantį poveikį prekybos sąlygoms.
- (129) Peržiūrėtame restruktūrizavimo plane ČSA siūlo šias kompensacines priemones: panaikinti šešis pelningus maršrutus <sup>(1)</sup> ir sumažinti laisvos vietos kilometrų skaičių 10 papildomų pelningų maršrutų <sup>(2)</sup>. Atsisakius maršrutų ir įgyvendinus siūlomas pajėgumų mažinimo priemones, esamus pajėgumus bus galima sumažinti [900–1 000] mln. laisvos vietos kilometrų, o tai reikšia reguliaraus transporto pajėgumų sumažinimą [10–11] proc. <sup>(3)</sup>., palyginti su 2009 m. ČSA patvirtino, kad mažesnius pajėgumus, kurie siūlomi kaip kompensacinės priemonės, išlaikys iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos.
- (130) Maršrutai laikomi pelningais, jeigu 2009 m. jiems buvo nustatyta teigiama C1 išlaidas padengiančių pajamų kategorija. Apskaičiuojant C1 kategorijos pajamas atsižvelgiama į skrydžio, keleivio ir paskirstymo sąnaudas (t. y. kintamosios išlaidos), priskiriamas kiekvienam atskiram maršrutui. Ji apskaičiuojama kaip (maršruto pajamų ir kintamųjų išlaidų skirtumas), kuris padalijamas iš maršruto pajamų. Todėl visi maršrutai, kurių C1 kategorija yra teigiama, ne tik generuoja pakankamas pajamas kintamosioms maršruto išlaidoms padengti, bet ir leidžia padengti bendrovės fiksuotąsias išlaidas.
- (131) Komisijos nuomone, C1 išlaidas padengiančių pajamų kategorija, atrodo, yra tinkamas rodiklis, kadangi jame atsižvelgiama į visas tiesiogiai su atitinkamu maršrutu susijusias išlaidas. Komisija pažymi, kad panašioje byloje tokia suma buvo laikoma priimtina <sup>(4)</sup>.
- (132) Dėl trečiosios šalies (TS) argumentų, kuriais teigiama, kad ČSA pradėjo skraidinti nuostolingais maršrutais, pvz., Praha–Abu Dabis, Komisija pažymi, kad, atsižvelgiant į Čekijos valdžios institucijų pateiktus paaiškinimus, šis maršrutas yra bendro kodo skrydis, kuris valdomas bendradarbiaujant su *Etihad Airways*. Bet kuriuo atveju, nors gali būti pradedama skraidinti naujais maršrutais, ČSA išpareigojo sumažinti savo bendrą tinklą [20–25] proc. (apskaičiuojamą laisvos vietos kilometrais) ir išlaikyti šį sumažintą tinklą iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos. Be to, ČSA pasiūlė pašalinti arba sumažinti savo pajėgumą 16 pelningų maršrutų, kad suvienodintų savo pajėgumus su konkurentais.

*Laiko tarpinių atsisakymas koordinuojamuose oro uostuose*

- (133) Komisija pažymi, kad dėl tinklo pakeitimų bus atsisakyta įvairių ČSA laiko tarpinių koordinuojamuose oro uostuose <sup>(5)</sup>. Atsisakius leidimosi laiko tarpinių kitos konkuruojančios oro transporto bendrovės galės padidinti savo pajėgumus tuose koordinuojamuose oro uostuose (nepaisant faktinio maršruto, kurio buvo atsisakyta) ir taip sumažinti patekimo į rinką kliūtis, o tai naudinga ČSA konkurentams.

*Turto pardavimas*

- (134) Be to, ČSA teigia, kad jos nenuostolingo turto, kaip ir laiko tarpinių Londono *Heathrow* oro uoste (žr. 47 konstatuojamąją dalį) ir 15 orlaivių (žr. 48 konstatuojamąją dalį) pardavimas, taip pat jos neapmuitinamų prekių parduotuvių tinklo pardavimas (žr. 46 konstatuojamąją dalį) ir patronuojamųjų įmonių pardavimas ČAH (žr. 53 konstatuojamąją dalį) taip pat turėtų būti laikomas kompensacine priemone. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad kompensacinės priemonės turėtų būti įgyvendinamos visų pirma rinkoje, kurios didelę dalį įmonė užims po restruktūrizavimo, svarbios yra tik su keleivių oro transporto rinka susijusios priemonės.
- (135) Todėl, be pajėgumų sumažinimo [10–11] proc. pelninguose maršrutuose ir laiko tarpinių atsisakymo koordinuojamuose oro uostuose, tik laiko tarpinių Londono *Heathrow* oro uoste ir 15 orlaivių pardavimas gali būti vertinamas kaip tinkama kompensacinė priemonė, o neapmuitinamų prekių parduotuvių tinklo ir ČSA patronuojamųjų įmonių pardavimas ČAH – negali, nes neturi įtakos ČSA pagrindinėje rinkoje užimamai padėčiai.

*Siūlomų kompensacinių priemonių tinkamumas*

- (136) Nagrinėdama kompensacinių priemonių tinkamumą, Komisija atsižvelgs į rinkos struktūrą ir konkurencijos sąlygas – taip ji sieks užtikrinti, kad tokia priemonė nepablogins rinkos struktūros (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 39 punktą).

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

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

<sup>(3)</sup> Grynas sumažinimas neatsisakant nuostolingų maršrutų, kurie yra būtini gyvybingumui atkurti, taip pat atsižvelgiant į numatomą pajėgumų didinimą 2010–2013 finansiniais metais.

<sup>(4)</sup> Žr. Komisijos sprendimo byloje *Air Malta* (SA.33015), C (2012) 4198 final 111 konstatuojamąją dalį.

<sup>(5)</sup> Dauguma šių laiko tarpinių yra koordinuojamuose oro uostuose (oro uostai, kuriuose koordinatorius laiko tarpinius paskirsto pagal 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1)).



(137) Kompensacinės priemonės turi būti proporcingos pagalbos iškreipiančiam poveikiui ir ypač įmonės dydžiui bei jos santykinei svarbai rinkoje arba rinkose. Įmonės sumažinimo laipsnis turi būti įvertinamas kiekvienu atveju atskirai (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 40 punktas).

(138) Komisija pažymi, kad nors ČSA vis dar užima pirmą vietą Čekijos aviacijos rinkoje, jos pajėgumai sudaro tik 1–2 proc. viso Europos oro transporto bendrovių pajėgumų ir pervežamo keleivių skaičiaus. Jei toks santykinai mažas vežėjas kaip ČSA toliau mažins savo orlaivių parką, tai galėtų turėti neigiamą poveikį jos gyvybingumui ir nebūtų suteikiamos jokios svarbios rinkos galimybės konkurentams.

(139) Dėl svarbiausios nuosavo įnašo dalies, pajėgumų sumažinimo, Komisija mano, kad [10–11] proc. sumažinimas yra pakankamas, visų pirma palyginus su kitų oro transporto bendrovių restruktūrizavimo bylomis <sup>(1)</sup>.

(140) Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija mano, kad nurodytos kompensacinės priemonės yra pakankamos pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires siekiant užtikrinti, kad neigiamas poveikis prekybos sąlygoms būtų kuo labiau sumažintas.

#### 6.3.4. Mažiausia pagalba (nuosavas įnašas)

(141) Trečia, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43 punktą, siekiant apriboti pagalbą iki minimaliai reikalingos sumos būtinoms restruktūrizavimo sąnaudoms padengti, būtina, kad paramos gavėjas nuosavomis lėšomis svariai prisidėtų prie restruktūrizavimo plano įgyvendinimo. Tai gali apimti turto, kuris nėra būtinas įmonės išlikimui, pardavimą arba iš išorės rinkos sąlygomis gaunamą finansavimą.

(142) Komisija laikosi nuomonės, kad tinkama, jei didelės įmonės padengia ne mažiau kaip 50 proc. restruktūrizavimo sąnaudų. Tačiau esant išskirtinėms aplinkybėms ir ypač sunkiai padėčiai, Komisija gali sutikti, kad įnašas būtų mažesnis (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punktas).

(143) Nuosavas įnašas turi būti tikras, t. y. faktiškas, neįtraukiant viso ateityje laukiamo pelno, pvz., gryųjų pinigų

<sup>(1)</sup> *Air Malta* byloje (Komisijos sprendimas SA.33015, C (2012) 4198 final) pelningų maršrutų pajėgumai buvo mažinami 5 proc. Anksčiauose su oro transporto bendrovėmis susijusiuose sprendimuose dėl restruktūrizavimo nurodytos priimtinos kompensacinės priemonės buvo bendras pajėgumų mažinimas – *Austrian Airlines*: 15 proc. (Komisijos sprendimas C 6/2009, OL L 59, 2010 3 9, p. 1, 323 konstatuojamoji dalis), *LTU*: 28 proc. (Komisijos sprendimas Nr. 428/2002, OL C 148, 2003 6 25) arba užimamos rinkos dalies sumažinimas – *Cyprus Airways*: 3 proc. (Komisijos sprendimas C 10/2006, OL L 49, 2008 2 22, p. 25, 129 konstatuojamoji dalis).

srautų (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43 punktas). Žinoma, nuosavas įnašas neturi apimti jokios tolesnės valstybės pagalbos.

(144) Atsižvelgiant į bendras restruktūrizavimo sąnaudas, t. y. [8 900–10 500] mln. CZK, ČSA siūlomą nuosavą įnašą sudaro:

— privataus banko *Komerční banka* suteikta paskola ([125–140] mln. CZK) ir

— turto pardavimo pajamos (t. y. žemės, kito nekilnojamojo turto, orlaivių ir patronuojamųjų įmonių pardavimo pajamos) <sup>(2)</sup>.

(145) ČSA nuosavas įnašas, kurį siūlo Čekijos valdžios institucijos, sudarytų [70–80] proc. visų restruktūrizavimo sąnaudų. Be to, Komisija pažymi, kad ČSA sudarė ([25–30] mln. USD vertės) privačią orlaivio nuomos sutartį, kuri taip pat gali būti laikoma nuosavo įnašo dalimi.

#### Orlaivio nuoma

(146) ČSA galėjo sudaryti privačios finansinės nuomos sutartį dėl orlaivio *Airbus A319* ir dviejų variklių įsigijimo 2011 m. gegužės mėn. Nuomą rinkos sąlygomis suteikia [...]. Nuomos sutarties dalykas – [25–30] mln. USD dydžio paskola (apie [520–600] mln. CZK arba [5,3–5,9] proc. restruktūrizavimo sąnaudų).

(147) Nuomos bendrovė leis ČSA perduotą orlaivį 10 metų naudoti finansinės nuomos sąlygomis; sumokėjusi visas įmokas ČSA taps orlaivio savininke. Be išankstinio dalinio mokėjimo, kurį sudaro [29–33] proc. bendros orlaivio kainos, ČSA nuomotojui kas ketvirtį mokės nuomos įmokas, kurios apskaičiuojamos atsižvelgiant į orlaivio kainą ir pridėdant paskolos palūkanas, kurias bankas nustatė paskolos bendrovei (3 mėnesių Londono tarpbankinės rinkos palūkanų norma (LIBOR), įskaitant maržą). Nuomos įmokų mokėjimas (tiksliau tariant, nuomos bendrovei [...] suteiktos paskolos grąžinimas) bus visų pirma užtikrintas visam nuomos laikotarpiui įkeičiant orlaivį bankui.

(148) Komisija pažymi, kad nuomos sutartis rodo, jog ČSA jau yra pajėgi be jokios Čekijos valdžios institucijų paramos gauti išorės finansavimą rinkos sąlygomis. Toks finansavimas rodo, jog rinkoje tikima, kad planuojamas gyvybingumo atkūrimas įmanomas. Todėl Komisija mano, kad [520–600] mln. CZK nuoma yra dalis nuosavo įnašo.

<sup>(2)</sup> Išsamesnė informacija pateikiama 5 lentelėje.

*Privataus banko Komerční banka paskola*

(149) Siūlomą paskolą, kurią suteikė *Komerční banka*, sudaro pagrindų susitarime nustatyta kredito linija. Komisija pažymi, kad pagrindų susitarimas, kuriame nustatyta [480–540] mln. CZK kredito linija, jau buvo sudarytas 2009 m. kovo 31 d. ir kad, atsižvelgiant į prastęjančią ČSA padėtį, kredito linija buvo sumažinta atlikus vėlesnius pagrindų susitarimo pakeitimus. Vėliausiame, 2009 m. gruodžio mėn., atliktame pakeitime numatyta, kad iki 2010 m. birželio 30 d. suteikiama tik [200–220] mln. CZK kredito linija. Komisija supranta, kad siūlomas [125–140] mln. CZK nuosavas įnašas yra naujausias šios kredito linijos balansas.

(150) Nuosavas įnašas turėtų įrodyti, jog rinkoje tikima, kad planuojamas gyvybingumo atkūrimas įmanomas. Kadangi susijusi paskolos sutartis buvo sudaryta daug anksčiau nei prasidėjo restruktūrizavimo procesas, taip pat atsižvelgiant į tai, kad vėliau *Komerční banka* sumažino kredito liniją, Komisija nepripažįsta šios privačios paskolos kaip nuosavo įnašo pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43 punktą.

*Turto pardavimas*

(151) Turto pardavimas gali būti dalijamas į tris grupes: (i) turto pardavimas privatiems rinkos subjektams, (ii) nekilnojamojo turto pardavimas Prahos oro uostui ir (iii) patronuojamųjų įmonių pardavimas Čekijai (ČAH).

(i) Turto pardavimas privatiems rinkos subjektams

(152) Dalis turto parduota paskelbus atvirą, skaidrų ir besąlyginių konkursą, pvz., pardavus neapmuitinamų prekių parduotuvių tinklą ir *Slovak Air Services, s.r.o.* Kita dalis turto po individualių derybų parduota privačioms įmonėms, pvz., įvairioms oro transporto bendrovėms parduoti orlaiviai ir laiko tarpniai Londono *Heathrow* oro uoste, kurie buvo parduoti *British Airways*. Šie pardavimai vyko 2010 m. liepos mėn. ir per juos gauta [3–3,5] mlrd. CZK (t. y. [31–35] proc. visų restruktūrizavimo sąnaudų).

(153) Komisija pažymi, kad ši įnašo dalis į restruktūrizavimo išlaidas iš tikrųjų priklauso bendrovės nuosaviems ištekliams, yra reali ir pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43 punktą faktiškai jos reikalaujama. Todėl Komisija pripažįsta šias pajamas nuosavu įnašu.

(ii) Nekilnojamojo turto pardavimas Prahos oro uostui

(154) Prahos Ruzyně oro uosto teritorijoje esanti žemė ir kitas nekilnojamas turtas buvo parduotas Prahos oro uostui

2009 m. gruodžio 9 d., 2010 m. vasario 2 d. ir 2010 m. gegužės 13 d. Pardavus šį turtą, gauta [1 620–1 850] mln. CZK pajamų (t. y. [15–17] proc. visų restruktūrizavimo sąnaudų).

(155) Čekija priėmė įstatymą dėl Prahos Ruzyně oro uosto nuosavybės. Šiuo įstatymu nustatyta, kad visa Prahos Ruzyně oro uosto teritorijoje esanti žemė ir nekilnojamas turtas, atsižvelgiant į jų strateginę svarbą, turi priklausyti valstybės įmonei. Čekijos valdžios institucijų teigimu, nekilnojamas turtas Prahos Ruzyně oro uostui yra strategiškai svarbus dėl jame planuojamo įrengti naujo kilimo ir tūpimo tako.

(156) Visas šis turtas buvo parduotas už nepriklausomų Čekijos ekspertų<sup>(1)</sup> parengtose vertinimo ataskaitose nustatytą kainą. Šios ataskaitos buvo rengiamos prieš kiekvieną pardavimo sandorį. Komisija išnagrinėjo pateiktas vertinimo ataskaitas ir nustatė, kad jos yra pakankamai patikimos. Vertinimo ataskaitomis nėra pagrindo abejoti, nes jose nenustatyta jokių klaidų, taikoma visuotinai pripažinta metodika, o vertinimai atlikti remiantis patikimomis prielaidomis. Komisija taip pat pažymi, kad vertinimo ataskaitos buvo pateikiamos prieš sudarant kiekvieną sandorį ir jose neatsižvelgiama į valstybės, kaip vienintelio pirkėjo, monopolinę padėtį. Todėl Komisija mano, kad šiose vertinimo ataskaitose pateikiamos tinkamos apytikslės sumos, atspindinčios realią turto rinkos kainą.

(157) Vertinimo ataskaitoje nebuvo atsižvelgta į jokių turto įkeitimus arba kitas turto suvaržymo formas. Dėl turto įkeitimo, visų pirma dėl *Osinek* paskolos užtikrinimo, Čekijos valdžios institucijos patvirtino, kad visi turto įkeitimai buvo panaikinti prieš parduodant turtą. Dviejose iš trijų pardavimo sutarčių, sudarytų 2009 m. gruodžio 9 d. ir 2010 m. vasario 2 d., šalys susitarė, kad turtas bus parduotas be jokių suvaržymų. Tik trečiojoje, sudarytoje 2010 m. gegužės 13 d., sutartyje įtvirtinta nuostata, pagal kurią perduodamas turtas yra suvaržytas ir jam taikomi žemės registre įregistruoti servitutai. Nustatyti šie susiję suvaržymai:

(a) Prahos oro uosto naudai nustatytas servitutas, susijęs su transformatorių ir paskirstymo punktų naudojimu (sklypas Nr. 2587);

(b) ČSA naudai nustatytas servitutas, susijęs su žemės naudojimu veiklos tikslais (sklypas Nr. 2588/3);

(c) *PREdistribuce, a.s.* naudai nustatytas servitutas, susijęs su kabelių tinklo technine priežiūra ir teise patekti į žemės sklypą (sklypas Nr. 2586/1).

<sup>(1)</sup> Šie ekspertai (*YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o.* ir *PROSCON, s.r.o.*) yra įrašyti į Čekijos Respublikos teisingumo ministerijos tvarkomą ekspertų institutų registrą ir turi patirties turto vertinimo srityje.

(158) Komisija mano, kad dėl suvaržymų ir servitutų gali iš esmės sumažėti nekilnojamojo turto vertė. Tačiau Komisija pažymi, kad 156 konstatuojamosios dalies a punkte nurodytas servitutas buvo panaikintas tuo metu, kai žemės sklypas buvo perduotas, nes servitutas buvo nustatytas pirkėjo naudai. Čekijos valdžios institucijos patvirtino, kad 156 konstatuojamosios dalies b punkte nurodytas servitutas nustojo galioti tuo metu, kai žemės sklypas buvo perduotas. Trečiasis servitutas, nustatytas 156 konstatuojamosios dalies c punkte, vis dar galioja, tačiau šis servitutas yra viena iš būtinų Prahos oro uosto ir elektros paskirstymo tinklo, kurį kontroliuoja *PREdist-ribuce, a.s.*, jungties sąlygų.

(159) Atsižvelgdama į tai, kad perduotuose žemės sklypuose galioja tik vienas servitutas, Komisija mano, kad aprašyti elementai neturėjo poveikio perduoto turto vertei.

(160) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija pripažįsta, kad pajamos, gautos pardavus žemę, kurios sudaro [1 620–1 850] mln. CZK, yra nuosavas įnašas.

(iii) Patronuojamųjų įmonių pardavimas ČAH

(161) Kitą turto pardavimo valstybei dalį sudaro ČSA patronuojamųjų įmonių pardavimas ČAH. Parduotos šios patronuojamosios įmonės: *HCA* ([500–580] mln. CZK), *Czech Airlines Handling, a.s.* ([700–800] mln. CZK), *ČSA Services, s.r.o.* ([25–28] mln. CZK) ir *Czech Airlines Technics, a.s.* ([1–1,15] mlrd. CZK). Bendra šių pardavimų vertė – [2,35–2,6] mlrd. CZK ([24–26] proc. visų restruktūrizavimo sąnaudų).

(162) Turto pardavimo vertės nustatytos remiantis *Deloitte Advisory, s.r.o.* ir *PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o.* atliktomis vertinimo ataskaitomis, nurodytomis 53 konstatuojamojoje dalyje. Komisija išnagrinėjo pateiktas vertinimo ataskaitas ir nustatė, kad jos yra pakankamai patikimos. Vertinimo ataskaitomis nėra pagrindo abejoti, nes jose nenustatyta jokių klaidų, taikoma visuotinai pripažinta metodika, o vertinimai atlikti remiantis patikimomis prielaidomis. Todėl Komisija mano, kad šiose vertinimo ataskaitose pateikiamos tinkamos apytikslės sumos, atspindinčios realių turto rinkos kainą. Komisija taip pat pažymi, kad vertinimo ataskaitos buvo pateikiamos prieš sudarant kiekvieną sandorį.

(163) ČAH įsteigimas buvo pagrindinis konkurento pastabų objektas. Konkurentas teigė, kad vienintelis tokios struktūros tikslas – suteikti ČSA papildomų lėšų. Tačiau Komisija atkreipia dėmesį į Čekijos pareiškimą, kad ČAH įsteigta dėl kitų priežasčių, o ne paprasčiausiai siekiant perkelti kapitalą į ČSA. Pagrindinis ČAH tikslas – padaryti

valstybės įmones patrauklesnes potencialiems investuotojams. Pagal nustatytą ČAH struktūrą iš tikrųjų skirtingiems investuotojams pavieniui bus lengviau privatizuoti atskiras ČSA patronuojamąsias įmones. Be to, įsteigus ČAH turėtų būti užtikrinta konkurencinga įmonių grupės viduje teikiamų paslaugų kainų politika ir stimuliuojamas visų patronuojamųjų įmonių pelningumas, taip pat jų orientavimas į išorės klientus.

(164) Galiausiai ČAH įsteigimą dabartine forma patvirtino Čekijos konkurencijos institucija (su atitinkamais išipareigojimais), o patronuojamosios įmonės buvo parduotos remiantis minėtomis vertinimo ataskaitomis.

(165) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija pažymi, kad iš viso nuosavas įnašas, įskaitant pajamas, gautas pardavus patronuojamąsias įmones, sudarytų [78–85] proc. visų restruktūrizavimo išlaidų. Tačiau šioje byloje į šią priemonę nebūtina atsižvelgti, nes net ir be jos ČSA pateikė pakankamą nuosavą įnašą (kurį sudaro turto pardavimas privatiems rinkos subjektams, žemės ir kito nekilnojamojo turto pardavimas valstybės įmonei Prahos oro uostas ir orlaivio nuoma), kurį sudarė [5,2–5,8] mlrd. CZK, arba [55–60] proc., restruktūrizavimo išlaidų, savo restruktūrizavimo sąnaudoms padengti<sup>(1)</sup>.

(166) Todėl Komisija mano, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43 punkte nustatyti reikalavimai buvo įgyvendinti, taigi pagalbos dydis yra apribotas griežtu reikalingu restruktūrizavimo sąnaudų minimumu.

### 6.3.5. Vienkartinės išmokos principas

(167) Galiausiai pagalba turi būti suteikiama pagal vienkartinės išmokos principą. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 72 punkte nustatyta, kad per pastaruosius dešimt metų sanavimo ir restruktūrizavimo pagalbą gavusiai įmonei tokia pagalba negali būti teikiama dar kartą.

(168) Sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejones dėl galimų valstybės pagalbos elementų *Osinek* paskoloje. Tačiau savo galutiniam sprendimui byloje SA.29864 – „Prielaidos dėl valstybės pagalbos, susijusios su *Osinek, a.s.* suteikta paskola“ Komisija priėjo prie išvados, kad

<sup>(1)</sup> Pagalbos elementas, apie kurį pranešta, yra 2 500 mln. Orlaivio nuoma ([520–600] mln. CZK), turto pardavimas privatiems rinkos subjektams ([3–3,5] mlrd. CZK) ir žemės bei kito nekilnojamojo turto pardavimas valstybei ([1,62–1,85] mlrd. CZK) iš viso sudaro [5,2–5,8] mlrd. CZK. Todėl net jeigu patronuojamųjų įmonių pardavimas ČAH buvo laikomas pagalba, pagalbos elementą sudarytų [4,5–5] mlrd. CZK (2 500 mln. CZK ir [2,35–2,6] mlrd. CZK suma). Šis pagalbos elementas yra mažesnis už nuosavo įnašo sumą ([5,2–5,8] mlrd. CZK), kuri tokiu atveju padengtų daugiau nei 50 proc. visų restruktūrizavimo sąnaudų, t. y. [8,9–10,5] mlrd. CZK.

*Osinek* paskola nebuvo valstybės pagalba, o net jeigu tai buvo valstybės pagalba, ji būtų suderinama pagal laikinąją sistemą <sup>(1)</sup>. Be to, Čekijos valdžios institucijos patvirtino, kad per pastaruosius 10 metų ČSA nepasinaudojo jokia sanavimo arba restruktūrizavimo pagalba. Todėl Komisija mano, kad vienkartinės išmokos principo yra laikomasi.

### 6.3.6. Kiti galimi valstybės pagalbos klausimai

- (169) Per oficialią tyrimo procedūrą trečiosios šalys išklė įvairių papildomų galimų valstybės pagalbos klausimų, visų pirma susijusių su HCA pardavimu, ČSA valdybos pirmininko atlyginimo kryžminiu finansavimu Prahos oro uosto lėšomis ir galimu pranašumu, suteiktu ČSA dėl maršruto Praha–Tel Avivas valdymo.

#### *HCA pardavimas*

- (170) Savo pastabose TS teigė, kad ČSA panaudojo gautą valstybės pagalbą savo užsakomųjų skrydžių veiklai (kuri vykdoma per ČSA patrunuojamąją įmonę HCA) plėsti, o tai leistų pasiūlyti 20 proc. mažesnes kainas, palyginti su įprastomis rinkos kainomis.

- (171) Komisija prašė pateikti išsamią informaciją, susijusią su HCA pardavimu ir jos veikla ateityje. Čekija paaiškino, kad HCA perdavus užsakomųjų skrydžių veiklą jai nebuvo atiduotas nė vienas orlaivis, ir patvirtino, kad visi orlaiviai nuomojami rinkos sąlygomis atsižvelgiant į eksperto nuomonę dėl sandorių kainos <sup>(2)</sup> arba nuomos mokesčius, nustatytus remiantis Tarptautinio aviacijos biuro paskelbta Nuomos mokesčių apžvalga <sup>(3)</sup>, kurioje konkrečiai įvertinamos rinkos normos, susijusios su atskirų rūšių orlaivių ir metinės gamybos veiklos nuoma.

- (172) Dėl bet kokio galimo darbuotojų perleidimo Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad ČSA 2010 m. perleido HCA nedidelį skaičių administracinių darbuotojų (apie 20 darbuotojų). Tai ji atliko atsižvelgdama į ČSA prisidėjimą prie užsakomųjų skrydžių veiklos vykdymo ir laikydama Čekijos komercinio kodekso. Dauguma darbuotojų, įskaitant visus pilotus ir orlaivio įgulą, prisijungė prie HCA po naujo atrankos proceso. Visi darbuotojai, kurie anksčiau dirbo ČSA, nutraukė savo darbo

sutartis ir sudarė naujas sutartis su HCA. Naujose darbo sutartyse nenumatyta jokių su darbo stažu susijusių pirmumo teisių.

- (173) Galiausiai Čekija patvirtino, kad dalis ČSA orlaivių nėra perkeltami į HCA, kuriame jie būtų naudojami ČSA skrydžiams vykdyti. HCA nevykdė plėtos nuo 2009 m. ir paprasčiausiai grįžta prie pradinių skrydžių skaičiaus, kuriuos 2008–2009 m. vykdė ČSA užsakomųjų skrydžių skyrius. Ji neperims pagal tvarkaraštį vykdomų skrydžių valdymo taisyklėmis, kuriuos ČSA nutraukė, tik pasiūlytą užsakomuosius skrydžius kitais maršrutais.

- (174) Atsižvelgdama į pateiktą informaciją, Komisija nemano, kad vyksta koks nors ČSA ir HCA veiklos kryžminis finansavimas ir kad ČSA suteiktas selektyvus pranašumas nebuvo perduotas HCA.

#### *Valdybos pirmininko atlyginimo kryžminis finansavimas*

- (175) ČSA valdybos pirmininkas buvo ir Prahos oro uosto valdybos pirmininkas ir 2010 ir 2011 m. darbo užmokestį gavo iš abiejų bendrovių. Atsižvelgdama į teiginį, kad ČSA suteikiamas galimas pranašumas jos valdybos pirmininkui mokamo darbo užmokesčio forma, Čekija paaiškino, kad valdybos pirmininko atlyginimas buvo nustatytas remiantis dviem atskiromis valdymo sutartimis, sudarytomis tarp valdybos pirmininko ir atitinkamai ČSA ir Prahos oro uosto. Be to, Čekija teigė, kad Prahos oro uostas neteikė jokios kompensacijos, susijusios su atlyginimo mokėjimu valdybos pirmininkui už jo veiklą ČSA. Pagal dvi valdymo sutartis atlyginimą sudarė dvi dalys: bazinis darbo užmokestis ir už gerus darbo rezultatus mokami priedai. Bazinė dalis ČSA sutartyje buvo sumažinta iki 1 CZK per mėnesį iki tol, kol ČSA veikla taps pelninga. Tačiau su gerais darbo rezultatais susiję priedai vis dar dvylika kartų viršijo nesumažintą bazinį metinį darbo užmokesčio dydį.

- (176) Komisija patikrino valdybos pirmininko darbo užmokesčio apžvalgą, kuri rodo, kad iš tikrųjų darbo užmokestis ir priedai, kuriuos ČSA mokėjo valdybos pirmininkui, apytiksliai sudarė [...] jo metinių pajamų, kita pajamų dalis [...] gauta dirbant Prahos oro uoste. Šį skirtumą pagrindžia visų pirma skirtingi dviejų bendrovių veiklos rezultatai atitinkamu laikotarpiu.

<sup>(1)</sup> Pagal laikinąją sistemą suteiktos pagalbos tikslas yra kitoks, t. y. palengvinti įmonei gauti finansavimą iš išorės dideliems kurios nors valstybės narės ekonomikos sutrikimams atitaisyti pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, todėl tai nėra sanavimo ir restruktūrizavimo pagalba, kaip apibrėžta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse, pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

<sup>(2)</sup> 2011 m. birželio 3 d. eksperto nuomonė, kurią ČSA grupei pateikė *Ernst&Young Valuations, s.r.o.*

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

- (177) Kadangi valdybos direktoriui atlyginimas buvo mokamas už jo darbą abiejose bendrovėse atsižvelgiant į jų veiklos rezultatus, Komisija daro išvadą, kad, atsižvelgiant į tai, kokį darbo užmokestį ČSA mokėjo valdybos direktoriui už jo darbą, jai nebuvo suteikta jokia valstybės pagalba.

*Tel Avivo maršrutas*

- (178) Savo pastabose TS teigia, kad Čekija derėjosi dėl galimybės suteikti Prahos–Tel Avivo maršruto valdymo teises daugiau nei vienam vežėjui, visų pirma ČSA. Derybos, per kurias buvo pakeistas dvišalis oro transporto susitarimas (toliau – susitarimas), sudarytas tarp Čekijos ir Izraelio <sup>(1)</sup>, vyko netrukus po to, kai buvo baigtas atviras konkursas dėl šio maršruto valdymo, kurį laimėjo TS (žr. 73 konstatuojamąją dalį).
- (179) Komisija pažymi, kad Čekija turėjo teisę pradėti derybas su Izraelio Valstybe dėl abiejų šalių oro vežėjų patekimo į transporto rinką teisių praplėtimo iki tol, kol tarp ES ir jos valstybių narių ir Izraelio Valstybės bus sudaryta bendra Europos ir Viduržemio jūros regiono aviacijos sutartis.
- (180) Per konsultacijas, kurios vyko prieš sudarant susitarimą, aviacijos valdžios institucijos *inter alia* susitarė dėl laikino patekimo į transporto rinką galimybių praplėtimo ir leido nustatyti „specialius skrydžius“, dėl kurių buvo pakeistas susitarimas.
- (181) Čekijos valdžios institucijos paaiškino, kad dėl patekimo į Čekijos ir Izraelio transporto rinką galimybių praplėtimo nebuvo deramasi siekiant naudoti tik ČSA ir kad patekimo į rinką galimybės buvo praplėtos laikantis vidaus teisės aktų ir neprieštaravo Čekijos Respublikos transporto ministerijos Civilinės aviacijos departamento sprendimui, kuriuo *Travel Service* buvo suteiktos transportavimo teisės, susijusios su maršruto valdymu <sup>(2)</sup>.
- (182) Komisija mano, kad teisė inicijuoti dvišalio susitarimo pakeitimą bet kuriuo metu, jeigu susitarimo dalykas neprieštarauja Sąjungos teisei, iš tikrųjų priklauso valstybei narei. Be to, sprendimas, kuriuo TS buvo suteikta teisė valdyti maršrutą Praha–Tel Avivas, nereiškia, kad panašių teisių nebūtų galima suteikti kitam subjektui, jeigu jis atitinka susitarimo nuostatas.
- (183) Galiausiai Komisija pažymi, jog peržiūrėto susitarimo III straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „kiekviena susitariančioji šalis turi teisę, raštu pranešdama kitai susitariančiajai šaliai, paskirti vieną ar daugiau oro transporto bendrovių sutartų paslaugų konkrečiuose maršrutuose teikimo tikslais“. Todėl

ČSA nėra vienintelis oro vežėjas, kuris galėtų gauti naudą iš susitarimo pakeitimo. Tiesą sakant, atrodo, kad atlikus susitarimo peržiūrą nustatomos rinkos atvėrimo priemonės, kurios gali būti laikomos konkurenciją skatinančiomis priemonėmis. Todėl negalima teigti, kad ši priemonė yra naudinga būtent ČSA ir todėl tai yra valstybės pagalba.

## 6.4. IŠVADA

- (184) Priemonė, apie kurią pranešta, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba. Komisija apgailestauja, kad Čekijos valdžios institucijos nesilaikė pareigos nesiimti veiksmų pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad 2 500 mln. CZK dydžio suteikta valstybės pagalba ir restruktūrizavimo planas atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytas sąlygas. Todėl Komisija mano, kad pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą pagalba suderinama su vidaus rinkos reikalavimais,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

## 1 straipsnis

Restruktūrizavimo pagalba, apie kurią pranešė Čekija ir kurią sudaro skolos ir nuosavo kapitalo apkeitimo sandorio forma *České aerolinie, a.s.* (Čekijos oro transporto bendrovei) suteikti 2 500 mln. CZK, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba.

Remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktu, šios valstybės pagalbos įgyvendinimas yra suderinamas su vidaus rinkos reikalavimais.

## 2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Čekijai.

Priimta Briuselyje 2012 m. rugsėjo 19 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas

<sup>(1)</sup> 1991 m. balandžio 24 d. Jeruzalėje pasirašytas Čekijos ir Slovakijos Federacinės Respublikos vyriausybės ir Jeruzalės Valstybės vyriausybės susitarimas dėl oro transporto.

<sup>(2)</sup> 2011 m. birželio 30 d. Čekijos Respublikos transporto ministerijos Civilinės aviacijos departamento sprendimas Nr. 278/2011-220-SP/18.