

## KOMISIJAS LĒMUMS

(2012. gada 19. septembris)

par valsts atbalstu SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), ko Čehija īstenojusi *České aerolinie, a.s. labā (ČSA – Czech Airlines – Pārstrukturēšanas plāns)*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 6352)

(Autentisks ir tikai teksts čehu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2013/151/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā lēmumu, ar ko Komisija nolēma sākt LESD <sup>(1)</sup> 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz atbalstu SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) <sup>(2)</sup>,

pēc tam, kad tā aicinājusi ieinteresētās personas sniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem, un ņemot vērā šo personu piezīmes,

tā kā:

## 1. PROCEDŪRA

- (1) Čehija 2010. gada 12. maija vēstulē paziņoja Komisijai par pārstrukturēšanas atbalstu sabiedrībai *České aerolinie, a.s.* (turpmāk „ČSA”). Komisija 2010. gada 6. jūnija un 2010. gada 25. novembra vēstulēs prasīja papildu informāciju, un Čehijas iestādes uz šīm vēstulēm atbildēja ar 2010. gada 15. un 24. septembra, 2010. gada 15. decembra un 2011. gada 28. februāra vēstulēm.

<sup>(1)</sup> No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants kļuva attiecīgi par 107. un 108. pantu Līgumā par Eiropas Savienības darbību (turpmāk — „LESD”). Būtībā abi noteikumu kopumi ir identiski. Šajā lēmumā atsaucies uz LESD 107. un 108. pantu jāsaprot kā atsaucies uz attiecīgi EK līguma 87. un 88. pantu. Ar LESD tika mainīti arī atsevišķi termini, piemēram, termins „Kopiena” tika aizstāts ar terminu „Savienība un „kopējais tirgus” — ar „iekšējais tirgus”. Šajā lēmumā tiks izmantota LESD terminoloģija.

<sup>(2)</sup> Komisijas 2011. gada 23. februāra Lēmums C(2011) 994 galīgā redakcija (OV C 182, 23.6.2011., 13. lpp.).

- (2) Komisija 2011. gada 23. februāra vēstulē paziņoja Čehijai par lēmumu sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz atbalstu (turpmāk „lēmums par procedūras sākšanu”). Čehija sniedza piezīmes par šo lēmumu 2011. gada 28. aprīļa vēstulē. Komisija 2011. gada 26. jūlija, 2012. gada 15. marta, 2012. gada 7. maija un 2012. gada 11. jūlija vēstulēs uzdeva papildu jautājumus, uz kuriem Čehija atbildēja 2011. gada 22. augusta, 2011. gada 15. septembra, 2011. gada 7. oktobra, 2011. gada 16. novembra, 2011. gada 23. novembra, 2011. gada 12. decembra, 2012. gada 3. janvāra, 2012. gada 16. aprīļa, 2012. gada 22. maija, 2012. gada 14. jūnija, 2012. gada 5. jūlija, 2012. gada 10. jūlija, 2012. gada 20. jūlija un 2012. gada 10. augusta vēstulēs.

- (3) Komisijas lēmums par procedūras sākšanu 2011. gada 23. jūnijā tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes.

- (4) Komisija 2011. gada 30. jūnijā, 2011. gada 19. jūlijā, 2011. gada 15. augustā, 2011. gada 25. novembrī un 2011. gada 13. decembrī saņēma piezīmes no divām ieinteresētajām personām. Tā nosūtīja piezīmes Čehijai, dodot valstij iespēju izteikt apsvērumus; Čehija sniedza piezīmes 2011. gada 31. augusta un 2012. gada 3. februāra vēstulēs.

## 2. PASĀKUMA UN PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNA APRAKSTS

## 2.1. PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTS

- (5) Pārstrukturēšanas atbalsta pasākumi, par kuriem tika paziņots, bija i) valsts sabiedrības *Osinek, a. s.* piešķirts aizdevums CZK 2 500 miljonu apmērā (ja tas uzskatāms par valsts atbalstu); ii) nodrošinājuma atbrīvošana un *Osinek* piešķirtā aizdevuma dzēšana pret pašu kapitālu; iii) garantēts bankas kredīts EUR 20,8 miljonu apmērā, lai finansētu lidmašīnas iegādi. Kopējās paredzētās pārstrukturēšanas izmaksas, par kurām paziņots, ir CZK [8,9–10,5] (\*) miljardi <sup>(3)</sup> (EUR [360–410] miljoni).

(\*) Konfidenciāla informācija

<sup>(3)</sup> Pārstrukturēšanas izmaksu apmērs pēc pārstrukturēšanas plāna pārskatīšanas (2012. gada 3. janvārī). Paziņojumā norādītās pārstrukturēšanas izmaksas bija CZK [7,60–9,20] miljardi.

(6) Komisija 2012. gada 21. martā pieņēma lēmumu lietā SA.29864 — *Osinek, a.s.* sniegtā aizdevuma iespējamā saistība ar valsts atbalstu. Izmeklēšanas beigās tika secināts, ka *Osinek* piešķirtais aizdevums nav uzskatāms par valsts atbalstu, un arī gadījumā, ja tas būtu valsts atbalsts, šāds atbalsts būtu saderīgs ar Valsts atbalsta pasākumu Kopienas pagaidu shēmu, lai veicinātu piekļuvi finansējumam pašreizējās finanšu un ekonomiskās krīzes apstākļos <sup>(1)</sup> (turpmāk „pagaidu shēma”). Tāpēc šajā pārstrukturēšanas lietā šis pasākums vairs netiek izskatīts. Garantētais bankas kredīts EUR 20,8 miljonu apmērā tika atcelts, jo ČSA izdevās nodrošināt finanšu nomu no [...]. Tāpēc vienīgais pārstrukturēšanas atbalsta pasākums, kas vēl jāizvērtē, ir *Osinek* piešķirtā aizdevuma dzēšana pret pašu kapitālu, pirms kuras tika atbrīvots nodrošinājums.

*Nodrošinājuma atbrīvošana un parāda dzēšana pret pašu kapitālu*

(7) Čehijas valdība 2010. gada 3. maijā pieņēma Rezolūciju Nr. 333 par ČSA pārstrukturēšanas plānu (turpmāk „Rezolūcija Nr. 333”), kurā Čehijas valdība uzdeva

Rūpniecības un tirdzniecības ministrijai <sup>(2)</sup> pirms ČSA statūtiskā palielināšanas atbrīvot dažu nodrošinājumu ķīlas. Minētā rezolūcija bija juridiskais pamats parāda dzēšana pret pašu kapitālu, ko īstenoja 2010. gada 30. jūnijā.

## 2.2. ATBALSTA SAŅĒMĒJS

(8) ČSA ir Čehijas nacionālais aviopārvadātājs kopš 1923. gada. ČSA 2009. gadā pārvadāja 37 % pasažieru, kas sāka vai pabeidza ceļojumu Prāgā. ČSA ir valsts sabiedrība, un 95,69 % tās akciju pieder Čehijas Republikai ar Finanšu ministrijas starpniecību. Mazākuma akcionāri ir *Česká pojišťovna a. s.* (2,26 %), Prāgas galvaspilsētas reģions (1,53 %) un Bratislavas galvaspilsētas reģions (0,51 %). Sabiedrība ir *Sky Team Alliance* biedre un piedāvā plānotus aviotransporta pakalpojumus (104 galamērķi 44 valstīs). ČSA 2009. gadā pārvadāja 4,7 miljonus pasažieru un guva ieņēmumus CZK 14,9 miljardu (EUR 96 miljonu) apmērā.

(9) Dokumenta 1. tabulā ir redzamas ČSA finanšu datu izmaiņas no 2006. gada līdz 2011. gada pirmajam pusgadam.ts

1. tabula

### Czech Airlines finanšu dati (saskaņā ar Čehijas Grāmatvedības standartiem)

CZK tūkstoši	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	06.2011.
Peļņa/zaudējumi	- 396 951	206 600	470 057	- 3 756 125	76 159	[- 710 000 - (- 630 000)]
Apgrozījums	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000-7 250 000]
Naudas plūsma no pamatdarbības	- 533 192	- 275 234	- 1 762 376	- 3 066 694	- 1 205 542	N/A
Parāds	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000-2 900 000]
Neto procenti	- 94 374	- 55 254	- 14 263	N/A	N/A	N/A
Aktīvu tīrā vērtība	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000-6 225 000]

2. tabula

### Pamatkritēriju izmaiņas 2009. gadā (saskaņā ar Čehijas Grāmatvedības standartiem)

CZK tūkstoši	31.3.2009.	30.6.2009.	30.9.2009.
Zaudējumi	[- 1 320 000-(- 1 190 000)]	[- 1 840 000-(- 1 660 000)]	[- 2 625 000-(- 2 365 000)]
Apgrozījums	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Parāds	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Aktīvu tīrā vērtība	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

<sup>(1)</sup> OV C 16, 22.1.2009., 1. lpp.

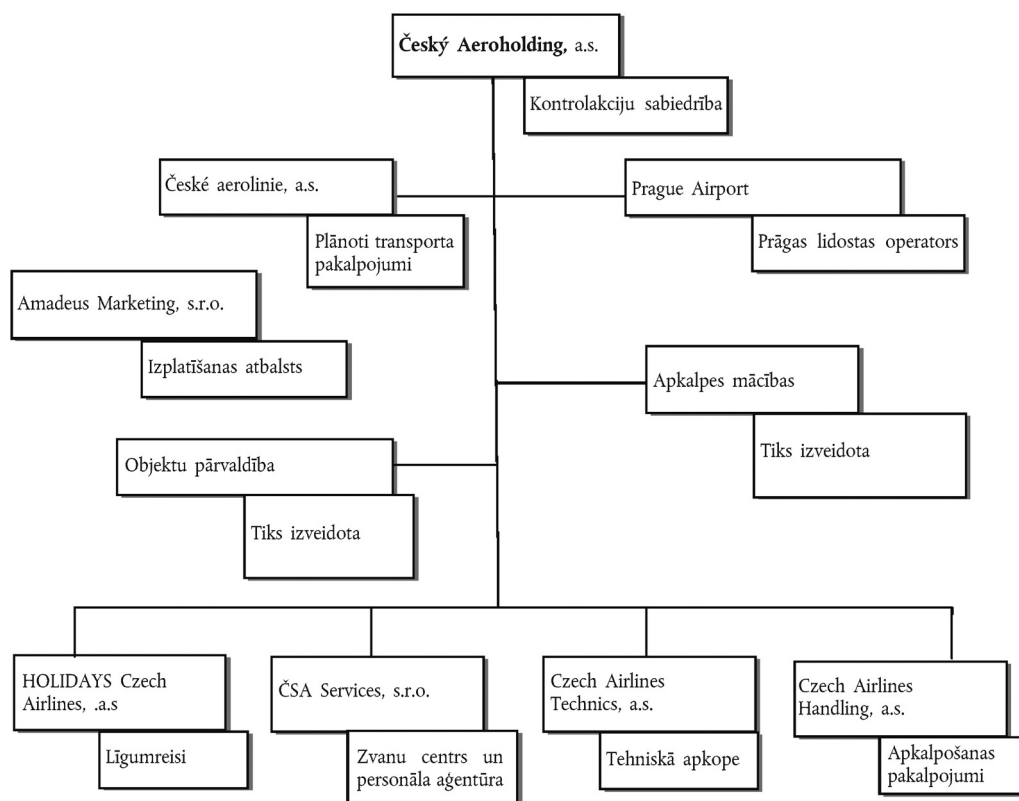
<sup>(2)</sup> No līguma par *Osinek* piešķirto aizdevumu izrietošās ČSA debitoru saistības 2009. gada septembrī tika nodotas Rūpniecības un tirdzniecības ministrijai. Pateicoties šim pasākumam, kļuva iespējams likvidēt *Osinek*.

- (10) Skaitļi liecina, ka, neraugoties uz dažām nelabvēlīgām pārmaiņām, ČSA 2007. un 2008. gadā joprojām guva peļņu. Taču 2009. gadā ekonomiskās krīzes dēļ uzņēmējdarbības rezultāti ievērojami pasliktinājās. Apgrozījuma samazinājums pārskata periodā bija neliels, savukārt naudas plūsma ievērojami saruka. Parāda apmērs, ko aprēķina kā ilgtermiņa un īstermiņa saistību un bankas aizdevumu summu, bija daudz maz stabils. Aktīvu vērtība ievērojami samazinājās, jo īpaši 2009. gadā.
- (11) Dokumenta 2. tabulā ir sniegti dati par 2009. gada ceturkšņiem. Tajā redzams, ka sabiedrības zaudējumi ievērojami pieauga, jo īpaši laikposmā no jūnija līdz septembrim — par CZK [705–785] miljoniem, savukārt no marta līdz jūnijam par CZK [470–520] miljoniem. Apgrozījuma izmaiņas laikposmā no marta līdz jūnijam bija CZK [4,88–5,42] miljardi, bet laikposmā no jūnija līdz septembrim — CZK [5,04–5,59] miljardi. Šīs izmaiņas ir diezgan vienmērīgas, tāpēc nevarētu teikt, ka sabiedrības situācija gada pirmajā pusgadā būtu ievērojami pasliktinājusies. Laikposmā no marta līdz jūnijam sabiedrības parāds samazinājās, bet laikposmā no jūnija līdz septembrim pieauga par CZK [0,89–1,05] miljardiem. Visbeidzot, ČSA aktīvu kopējā vērtība pirmajā pārskata periodā (martā–jūnijā) pieauga, bet jūnijā–septembrī samazinājās par CZK [75–85] miljoniem.
- (12) Čehijas iestādes apgalvo, ka, lai gan pasaules ekonomikas recesijas dēļ ČSA finanšu situācija pasliktinājās jau 2008. gada beigās, tai bija pamats uzskatīt, ka sabiedrības rezultāti ievērojami uzlabosies 2009. gada vasaras sezonā, kad gaisa satiksmes nozare parasti gūst vislielākos ieņēmumus. Ņemot vērā šo prognozi un iepriekšējos gados gūto pieredzi, ČSA paredzēja, ka tai izdosies izveidot pietiekami lielu rezervi, lai varētu stabilizēt naudas plūsmu un novērst turpmākus zaudējumus.
- (13) Tomēr 2009. gada pirmā pusgada rezultāti, ko vadībai iesniedza 2009. gada augusta vidū, liecināja, ka jūnijā vidējie ieņēmumi ir ievērojami pasliktinājušies. Kļuva skaidrs, ka, ja netiks īstenoti tūlītēji izmaksu samazināšanas pasākumi un saņemts finansiāls atbalsts no ārējiem avotiem, sabiedrība nespēs turpināt darbību. Tāpēc uzņēmuma valde izveidoja darba grupu, kuras uzdevums bija sagatavot sabiedrības pārstrukturēšanas plānu. ČSA valde 2009. gada augustā pieņēma pārstrukturēšanas procesa sākšanas pasākumus, un ČSA darbībā galvenā uzmanība ikdienas operatīvajiem pasākumiem tika novirzīta uz vispārēju sabiedrības darbības pārstrukturēšanu.
- (14) Tāpēc Čehijas iestādes uzskata, ka, ņemot vērā aprakstītos notikumus, ČSA no 2009. gada augusta ir uzskatāma par grūtībās nonākušu uzņēmumu Kopienas 2004. gada pamatnostādņu par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai<sup>(1)</sup> (turpmāk „GP pamatnostādnes”) nozīmē.
- <sup>(1)</sup> OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp. Komisija 2009. gadā pagarināja pamatnostādņu darbības termiņu (OV C 156, 9.7.2009., 3. lpp.).
- Czech Aeroholding*
- (15) Kad pārstrukturēšanas process būs pabeigts, Čehija plāno atrast ČSA stratēģisko partneri. Šobrīd ir paredzēts, ka ČSA stratēģiskais ieguldītājs ir jāpiesaista ne vēlāk kā 2013. gada novembrī. Gatavojoties plānotajai privatizācijai, Čehijas valdība nolēma izveidot jaunu uzņēmuma struktūru, kuras galvenā sabiedrība būtu *Český Aeroholding, a.s.* (turpmāk „ČAH”).
- (16) Šobrīd ČAH sastāvā ir šādi uzņēmumi — ČSA, *Prague Airport, a.s.* (turpmāk „Prague Airport”) un bijušie ČSA meitasuzņēmumi, t. i., *Czech Airlines Handling, a.s.*, *HOLIDAYS Czech Airlines, a.s.* (turpmāk „HCA”), *Czech Airlines Technics, a.s.* un *ČSA Services, s.r.o.* (sk. 1. attēlu). ČAH mērķis ir pārstrukturēt kontrolāciju sabiedrībā sagrupētos uzņēmumus, lai uzlabotu to iespējas saņemt komerciālu finansējumu un tos sagatavotu gaidāmajai privatizācijai.
- (17) *Czech Airlines Handling, a.s.* sniedz pasažieru un lidaparātu apkalpošanas pakalpojumus, lidaparātu un ēku tīrīšanas pakalpojumus, kā arī sauszemes transporta pakalpojumus gan ČSA, gan citām aviosabiedrībām, kas nodrošina plānotus lidojumus no Prāgas un uz to. *Czech Airlines Handling, a.s.* ir vienīgais lidaparātu tīrīšanas pakalpojumu sniedzējs, kas darbojas lidostā *Prague-Ruzyně*. Lidlauka sniegto pakalpojumu jomā *Czech Airlines Handling* lidostā *Prague-Ruzyně* konkurē ar *Prague Airport* un citām lidlauka pakalpojumu sabiedrībām, piemēram, *Menzies Aviation*.
- (18) HCA nodrošina līgumreisus. Šajā tirgū tas konkurē ar *Travel Service, a.s.* un vairākām mazākām līgumreisu aviosabiedrībām, kas strādā lidostā *Prague-Ruzyně*, piemēram, *Grossman Jet*, *ABS Jet*, *Silesia Air* un citām sabiedrībām, kam lidostā *Prague-Ruzyně* ir tikai neliela tirgus daļa.
- (19) *Czech Airlines Technics, a.s.* veic visu *Boeing B737* un *Airbus A320* tipa vieglo un smago lidaparātu tehnisko apkopi. Tas veic arī vispārējas *ATR 42/72* lidaparātu pārbaudes un ir sertificēts pārbaudīt *Airbus A310* lidaparātus. Šis meitasuzņēmums galvenokārt sniedz pakalpojumus ČSA. Taču [17,5–19,5] % tā ieņēmumu nodrošina pakalpojumi, ko uzņēmums sniedz trešām personām, piemēram, *Lufthansa Technik*, *SAS Norway*, *Air Berlin*, *Air France-KLM*, *Transavia Airlines*, *Travel Service*, *Ural Airlines* un *Aerosvit*.
- (20) *Czech Airlines Services, s.r.o.* nodrošina zvanu centra un darbā pieņemšanas centra darbību un [88–98] % pakalpojumu sniedz ČSA.

- (21) Pārstrukturēšanas perioda sākumā ČSA arī piederēja akciju kontrolpakete vairākās citās sabiedrībās, t. i.:
- *Amadeus Marketing ČSA, s.r.o.* (65 %), kas Čehijai un Slovākijai nodrošina *Amadeus* globālās izplatīšanas sistēmas pakalpojumus;
  - *Slovak Air Service, s.r.o.* (100 %);
  - *ClickforSky* (100 %).

1. attēls

**Český Aeroholding, a.s. struktūra**



- (22) ČAH izveidi 2011. gada 25. oktobrī apstiprināja Čehijas Konkurences uzraudzības iestāde, izvirzot vairākus nosacījumus attiecībā uz iespējamiem konkurences apdraudējumiem, ko varētu radīt no ČSA un *Prague Airport* apvienošanas izrietoša abu uzņēmumu darbību vertikāla un horizontāla pārklāšanās (jo īpaši lidlauka sniegto pakalpojumu jomā).

- (23) Nosacījumi ir gan operatīvi, gan strukturāli, un saskaņā ar tiem ČAH visām ieinteresētajām personām atbilstīgi komerciāli samērīgiem noteikumiem jānodrošina pārredzama, nediskriminējoša un vienlīdzīga lidostas *Prague-Ruzyně* infrastruktūras pieejamība. Noteikumi īpaši attiecas uz lidostas *Prague-Ruzyně* operatora nošķiršanu no pārējām ČAH darbībām, komerciāli svarīgas informācijas apmaiņu starp ČAH struktūrvienībām, laika

nišu piešķiršanu lidostā *Prague-Ruzyně*, *Prague Airport* lidlauka sniegto pakalpojumu pārdošanu neatkarīgam pircējam, kā arī ČAH struktūrvienību sniegto pakalpojumu pārredzamu un vienlīdzīgu pieejamību visiem tirgus dalībniekiem, kas vēlas nodrošināt lidlauka sniegtus pakalpojumus un/vai remontdarbus un tehnisko apkopi lidostā *Prague-Ruzyně* <sup>(1)</sup>.

2.3. PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS

- (24) Čehijas iestādes 2010. gada maijā paziņoja Komisijai par pārstrukturēšanas plānu (turpmāk „PP”) un turpmākajos paziņojumos informēja par šā plāna atjauninājumiem. PP

<sup>(1)</sup> Čehijas Konkurences uzraudzības iestādes Lēmums Nr. S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

- uzsvars ir likts uz pasākumiem, kas attiecas uz ČSA pamatdarbību — plānotiem pasažieru aviotransporta pakalpojumiem. Pārējās darbības jomas ir paredzēts vai nu pārdot, vai arī nodot ārpalpojumu sniedzējiem kontrolāciju sabiedrības struktūras ietvaros.
- (25) ČSA grūtību cēlonis ir pārmērīga tīkla izvēšana 2004.–2006. gadā un zemo cenu pārvadātāju ienākšana lidostā *Prague-Ruzyně*. Turklāt, kad sākās pasaules ekonomikas recesija, kuras dēļ samazinājās pasažieru pieprasījums un palielinājās degvielas izmaksas, ČSA problēmas radīja arī vēsturiskam uzņēmumam raksturīgā neefektīvā pārvaldība.
- (26) Atjauninātajā PP 2012. gada 3. janvāra versijā ir paredzēts līdz 2014. gadam atjaunot ČSA ilgtermiņa dzīvotspēju. Pārstrukturēšanas periods ir no 2009. gada augusta līdz 2014. gada jūnijam (kopā pieci gadi).
- (27) Ņemot vērā jaunākos notikumus gaisa satiksmes nozarē, Čehijas iestādes atjaunināja savas prognozes par paredzēto ČSA dzīvotspējas atjaunošanu un sagatavoja jaunu pamatscenāriju, labvēlīgāko un nelabvēlīgāko scenāriju. Turpmāk sniegtās aplēses ČSA uzskata par piesardzīgu turpmākās attīstības pamatu. Aplēsēs nav ņemta vērā plānotā privāta ieguldītāja iesaistīšanās, kas, visticamāk, labvēlīgi ietekmētu ČSA darbības rezultātus un vēl vairāk nostiprinātu tās ilgtermiņa dzīvotspēju.
- (28) Svarīgākie ārējie faktori, kas ietekmē ČSA darbības rezultātus, ir: i) degvielas cenas pieaugums (par gandrīz 40 %, salīdzinot ar lēmumā par procedūras sākšanu iekļautajiem scenārijiem), ii) ievērojami mazāks pieprasījums, iii) pastiprināta konkurence un iv) no biļešu pārdošanas gūto ieņēmumu samazināšanās.
- (29) Pamatscenārijs izstrādāts, pamatojoties uz pieņēmumu, ka tirgus attīstīsies atbilstīgi Čehijas Valsts bankas un Starptautiskā Valūtas fonda makroekonomikas prognozēm. Par galveno faktoru, kas ietekmēs ČSA tirgus daļas rezultātus, tiek uzskatīta zemo cenu pārvadātāju ienākšana tirgū.
- (30) Ārējie faktori ir arī:
- degvielas cena — USD 1 000/mT;
- valūtas maiņas kurss: USD 17,0 CZK/USD, EUR 24,5 CZK/EUR;
- ienesīgums [2–2,2], sēdvietu noslodzes faktors [66–73] %.
- (31) Iekšējie faktori ir arī:
- lidaparātu īpašumtiesību un uzturēšanas izmaksu pārstrukturēšana;
- pasažieru izmaksu papildu samazināšana (globālās izplatīšanas pakalpojumu un ēdināšanas izmaksu samazināšana);
- *Airbus* flotes apkalpes produktivitātes papildu uzlabošana;
- reģionālās (*ATR*) flotes apkalpes izmaksu optimizēšana, lielāks flotes izmantojums;
- daļēja *A320* un *B737* flotes sablīvēšana (sēdvietu skaita palielināšana);
- vidējā degvielas patēriņa samazināšana — pēc flotes atjaunošanas;
- ieņēmumu pārvaldības sistēmas optimizēšana — ienesīguma pieaugums par [0,95–1] %;
- emisijas kvotu pirkumu nelabvēlīgā ietekme uz vidējiem no pasažieriem gūtajiem ieņēmumiem;
- no 2012. gada vasaras darbība tiks turpināta, izmantojot floti, ko veidos *ATR* (7 lidaparāti), *Airbus* (15 lidaparāti) un *Boeing* (5 lidaparāti).
- (32) Tabulā ir norādīta ČSA prognozētā peļņa no ieguldītā kapitāla (*ROCE*) pēc pārstrukturēšanas.

3. tabula

## Prognozētā peļņa no ieguldītā kapitāla

ROCE	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Pamatscenārijs	– 23,6 %	[– 2,5–(– 3)] %	[0,9–1,1] %	[1,7–1,85] %	[2,1–2,4] %
Labvēlīgākais scenārijs	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)] %	[3,6–3,9] %	[4,8–5,2] %	[4,8–5,2] %
Nelabvēlīgākais scenārijs	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)] %	[– 9,5–8,9] %	[0,7–0,75] %	[0,98–1,1] %



- (33) Čehijas iestādes pamatscenāriju uzskata par reālistisku prognozi un apgalvo, ka 2014. gada beigās sasniedzamā ROCE ([1,7–1,85] %) ir uzskatāma par pieņemamu. 3–5 % vairāk nekā 2012.–2013. gadā); tajā arī ir pieļauta novēlota plānoto pārstrukturēšanas pasākumu īstenošana un sliktāki ieņēmumu pārvaldības iniciatīvu (tās pilnībā tiks īstenotas tikai 2014. gadā) rezultāti.
- (34) Labvēlīgākajā scenārijā ir pieņemts, ka degvielas cena samazināsies par 1–2 % (2012.–2013. gadā) un par 3 % (2014.–2015. gadā); tajā ir arī pieļauts, ka pārstrukturēšanas pasākumi tiks īstenoti ātrāk, nekā plānots, un ka pieprasījums palielināsies ātrāk, nekā paredzēts pamatscenārijā. Savukārt nelabvēlīgākajā scenārijā pretēji pamatscenārijam ir paredzēts degvielas cenas pieaugums (par
- (35) Plānā tiek prognozēts, ka rentabilitāti izdosies atjaunot līdz 2013. finanšu gadam (FG). Saskaņā ar pamatscenāriju ČSA neto ieņēmumi pēc nodokļu nomaksas 2014. gadā būs CZK [95–112] miljoni ([3,8–4,3] miljoni), un līdz 2014. un 2015. gadam gūtā peļņa no ieguldītā kapitāla būs attiecīgi [1,7–1,85] % un [2,1–2,4] %.

## 4. tabula

Peļņa un zaudējumi 2008.–2014. gadā (miljonos CZK) (saskaņā ar Čehijas Grāmatvedības standartiem)

Finanšu gads	2007.	2008.	2009.	2010.	2011. (FG)	2012. (FG)	2013. (FG)	2014. (FG)
Ieņēmumi	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Peļņa/zaudējumi pirms nodokļu nomaksas	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

Lai panāktu šādus rezultātus, ČSA ierosina īstenot turpmāk aprakstītās pamatdarbības.

- (36) *Tikla optimizēšana un flotes lieluma samazināšana*: pārstrukturēšanas procesa sākumā ČSA nodrošināja lidojumus uz 67 galamērķiem. Šis tīkls tiks samazināts par [18–20] %, un patlaban ČSA koncentrējas tikai uz tirgu savu tuvo/vidēja attāluma lidojumu flotes diapazonā. Lidojumi uz Ņujorku un Kanādu tika pārtraukti 2009. gadā. Prognozētais pasažieru plūsmas samazinājums, ko izsaka ieņēmumos par pasažierkilometru, salīdzinot ar 2009. gadu, ir [22,5–25,5] %, savukārt ieņēmumi par vienu pieejamo sēdvietu kilometru (ASK) varētu palielināties par [3,8–4,4] %. Tika slēgti gan rentablie maršruti, gan tādi maršruti, kas radīja zaudējumus.
- (37) Lidaparātu flote, ko pirms pārstrukturēšanas veido 49 lidaparāti, būtu jāsamazina par vairāk nekā 50 %, saglabājot 20–23 lidaparātus. Lidojumu kopējais skaits tiks samazināts par [36–40] %, bet ASK — par [21–24] %. Līdz ar to sēdvietu noslodzes faktoram būtu jāuzlabojas un jāpieaug līdz pamatscenārijā paredzētajiem [66–73] %.
- (38) Flotes struktūra būtu jāvienkāršo un jāmodernizē, pakāpeniski aizstājot vecākos lidaparātus (Boeing B737-400 un B737-500) tikai ar Airbus lidmašīnām. Modernizējot ČSA floti, tiks palielināta ČSA konkurētspēja — sabiedrības lidaparāti būs mūsdienīgāki un uzticamāki un nodrošinās pasažieriem lielāku komfortu. Īstenojot šo pasākumu, tiks panākti arī citi ieguvumi, piemēram, mazākas flotes ekspluatācijas izmaksas, tostarp ietaupījumi, ko radīs flotes apvienošana un aviotransporta jaudas optimizācija.
- (39) *Ieņēmumu iniciatīvas*: lai optimizētu cenu noteikšanu un pieejamību, ČSA izveidoja jaunu ieņēmumu pārvaldības sistēmu, un tās mērķis ir 2011. gadā panākt, ka ieņēmumi par vienu ASK pieaug par [3–3,5] %. Tiek prognozēts, ka ieņēmumi turpinās pieaugt, jo sagaidāms, ka palielināsies ČSA tīmekļa vietnē veikto pārdevumu apmērs — līdz 2012. gadam tiešsaistē ir plānots pārdot [20–22] % biļešu, salīdzinot ar [7–8] % 2009. gadā. Tas būtu jāpapildina ar ieņēmumiem no saistītajiem pašu produktiem, piemēram, maksas par papildu bagāžu, maksas par labākās sēdvietas piešķiršanu un lidojuma laikā pārdotajām precēm, kā arī no trešo personu produktiem, piemēram, viesnīcām, automobiļu īres un ceļojuma apdrošināšanas. Tiek plānots, ka ieņēmumu pārvaldības sistēma līdz 2012. gada beigām palīdzēs gūt peļņu CZK [500–560] miljonu apmērā.
- (40) *Izmaksu samazināšanas iniciatīvas*: ČSA 2009. gadā nodrošināja 3 200 tiešo darbavietu un vairāk nekā 1 600 darbavietu savos meitasuzņēmumos. Īstenojot pārstrukturēšanas pasākumus, darbavietu skaits līdz 2012. gada vidum tika samazināts par vairāk nekā 1 000, un ČSA nodrošina 1 730 tiešās darbavietas un 1 974 darbavietas meitasuzņēmumos. ČSA samazināja pilotu un apkalpes locekļu skaitu līdz noteiktajam minimālajam skaitam. Uzņēmums arī samazināja ēdināšanas izmaksas ekonomiskajā klasē, izklaides iespējas lidojuma laikā, izmaksas saistībā ar pārkāpumiem un degvielas patēriņu. Būtu jāsamazina arī īres, IT un teleskaru pakalpojumu izmaksas. Visbeidzot, būtu jāsamazina ārvalstīs un Čehijā izvietoto pārstāvniecības biroju skaits. Paredzams, ka, īstenojot izmaksu samazināšanas iniciatīvas, līdz 2012. gada beigām izdosies ietaupīt CZK [275–310] miljonus un gūt ieņēmumus CZK [650–725] miljonu apmērā. Pārdošanas izmaksas par vienu pasažieri jau 2010. gadā tika samazinātas par [14,5–16,5] %.

- (41) *Organizācijas pārmaiņas*: Čehija ir mēģinājusi privatizēt ČSA divas reizes <sup>(1)</sup>, taču neviens no mēģinājumiem neizdevās. Čehijas iestādes uzskata, ka ČAH izveide ir efektīvs veids, kā ČSA un tās meitasuzņēmumus pārdot jaunam privātam ieguldītājam. Pirmkārt, ar pamatdarbību nesaistītas darbības, ko agrāk veica ČSA, 2010. gadā tika nodotas tās meitasuzņēmumiem. Tādējādi ČSA varēja galveno uzmanību pievērst savai pamatdarbībai. Otrkārt, šie meitasuzņēmumi tika pārdoti ČAH atbilstīgi tirgus noteikumiem. Visbeidzot, gan ČSA, gan *Prague Airport* tiks iekļauti ČAH.
- (42) Šādai struktūrai vajadzētu ne vien padarīt sabiedrības pievilcīgākas iespējamiem ieguldītājiem, bet arī nodrošināt konkurētspējīgas cenas par grupas ietvaros sniegtiem pakalpojumiem un sekmēt visu meitasuzņēmumu peļņu, kā arī to orientēšanos uz ārējiem klientiem.
- (43) *Ar pamatdarbību nesaistīto aktīvu pārdošana*: pārstrukturēšanas laikā ČSA ir ne tikai pārdevusi meitasuzņēmumus ČAH, bet, kā redzams 5. tabulā, pārdevusi arī ievērojamu daudzumu citu aktīvu. Visi šie aktīvi tika pārdoti vai nu atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā konkursā, vai arī ņemot vērā neatkarīgus novērtējuma ziņojumus.

5. tabula

## ČSA aktīvu pārdošana pārstrukturēšanas laikā

	Summa, CZK miljoni
Beznodokļa preču uzņēmuma pārdošana <i>Aelia Czech Republic, s.r.o.</i>	[760–840]
Lidostā <i>London-Heathrow</i> pastāvošo laika nišu pārdošana <i>British Airways</i>	[450–530]
Lidaparātu pārdošana dažādām aviosabiedrībām	[1 950–2 200]
<i>Slovak Air Services, s.r.o.</i> pārdošana <i>Skyport, a.s.</i>	[17,5–19,5]
Zemes un ēku pārdošana <i>Prague Airport</i>	[1 620–1 850]
Meitasuzņēmumu pārdošana <i>Český Aeroholding, a.s.</i>	[2 350–2 600]
Kopā	[7 150–8 025]

## 2.4. VALSTS ATBALSTS UN PĀRSTRUKTURĒŠANAS IZMAKSU FINANSĒŠANA

- (44) Ņemot vērā kopējās pārstrukturēšanas izmaksas CZK [8,9–10,5] miljardu (EUR [360–410] miljonu) apmērā, kas jo īpaši ietvēra izmaksas par flotes samazināšanu un darbinieku atlaišanas pabalstiem, Čehija saskaņā ar 2010. gada 30. jūnija Rezolūciju Nr. 333 veica atbalsta saņēmēja rekapitalizāciju, piešķirot valsts atbalstu CZK 2 500 miljonu apmērā, kas izpaudās kā parāda dzēšana pret pašu kapitālu (t. i., [23–26] % no pārstrukturēšanas izmaksām).
- (45) ČSA ierosina atlikt summu, t. i., pašu ieguldījumu [74–77] % apmērā, finansēt no 5. tabulā norādītajiem aktīvu pārdošanas ieņēmumiem.
- (46) ČSA 2010. gada februārī uzņēmumam *Aelia Czech Republic, s.r.o.* par CZK [760–840] miljoniem pārdeva savu beznodokļa preču uzņēmumu. Uzņēmums tika pārdots, īstenojot divu posmu konkursa procedūru, ko organizēja *UniCredit Czech Republic, a.s.*
- (47) ČSA un *British Airways Plc. (BA)* 2010. gada jūlijā apmainījās ar divām laika nišām lidostā *London-Heathrow*, un ČSA par to saņēma finansiālu atlīdzību. Laika nišu apmaiņas līgumā noteikts, ka ČSA un BA, veicot savstarpēju maiņu, viena otrai nodod savas attiecīgās laika nišas <sup>(2)</sup> par finansiālu atlīdzību GBP [17–19] miljonu (aptuveni CZK [450–530] miljonu) apmērā. Laika nišu apmaiņa notika 2010. gadā, un BA izmaksāja ČSA atlīdzību divos maksājumos, kas tika veikti 2010. gada novembrī un decembrī.
- (48) Saskaņā ar turpmāk izklāstītajiem noteikumiem ČSA pārdeva 15 lidaparātus. ČSA 2010. gadā par USD [54–60] miljoniem pārdeva piecus Boeing B737-400 lidaparātus uzņēmumam *BLF Limited*, kas ir īpašiem nolūkiem dibināta Krievijas pārvaldītāja *UTair* sabiedrība, un par USD [12,5–15] miljoniem pārdeva divus Boeing B737-500 lidaparātus uzņēmumam *Mauritanian Airlines International*. ČSA 2011. gadā par USD [21–25] miljoniem uzņēmumam *Mika Limited* pārdeva trīs Boeing B737-500 lidaparātus. ČSA 2011. gadā par USD [7,9–8,9] miljoniem pārdeva divus ATR72-202 lidaparātus uzņēmumam *Helitt Lineas Aéreas S.A.*, par USD [7,9–8,9] miljoniem pārdeva divus ATR72-200 lidaparātus uzņēmumam *EUROLOT S.A.* un par USD [1,6–1,9] miljoniem pārdeva vienu ATR42-320 lidaparātu uzņēmumam *Regourd Aviation*. Kopējie ieņēmumi no lidaparātu pārdošanas ir aptuveni USD [105–120] miljoni jeb CZK [1,950–2,2] miljardi <sup>(3)</sup>.
- (49) ČSA 2010. gada 30. septembrī uzņēmumam *Skyport, a.s.* par CZK [17,5–19,5] miljoniem pārdeva *Slovak Air Services, s.r.o.* (aviopakalpojumu sniedzēju Slovākijā). Šis pretendents atklātā konkursa procedūrā piedāvāja visaugstāko cenu.

<sup>(1)</sup> T. i., laika nišas, kas tām piešķirtas 2011. gada vasaras plānošanas periodā (2011. gada 27. marts–29. oktobris) un 2010./2011. gada ziemas plānošanas periodā (2010. gada 31. oktobris–2011. gada 26. marts).

<sup>(2)</sup> Čehijas Republikas aprēķini, izmantojot valūtas kursu 18,5 CZK/USD. (Saskaņā ar Čehijas Valsts bankas sniegto informāciju 2010. gadā vidējais USD/CZK ceturkšņa maiņas kurss bija no 18,3 līdz 20,2 CZK/USD, bet 2011. gadā — no 16,9 līdz 18,78 CZK/USD.)

<sup>(1)</sup> *Air France* 1992. gadā iegādājās 19 % ČSA akciju, taču 1994. gadā no tām atbrīvojās. 2009. gada aprīlī tika organizēts konkurss par ČSA valsts akciju pārdošanu, taču, tā kā Čehijas valdība nesaņēma pienācīgu piedāvājumu, tā uzdeva Finanšu ministrijai 2009. gada oktobrī atcelt konkursu.

- (50) Pārdodot zemi un ēkas valsts sabiedrībai *Prague Airport*, ČSA nopelnīja CZK [1,62–1,85] miljardus. Kopsavilkums par pārdoto ir sniegts 6. tabulā.

6. tabula

ČSA zemes un īpašuma pārdošana *Prague Airport*

Zemesgabals/aktīvs	Pirkuma līgums	Cena (CZK tūkstoši)	Ekspertu novērtējums
2570/4	2.2.2010.	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., 8.12.2009.
2570/13	2.2.2010.	[15 500–17 000]	
Stāvlaukumi zemesgabalos 2570/4 un 2570/13	2.2.2010.	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009.	[16 000–19 000]	YBN Consult, 10.5.2010.
APC biroja ēka	9.12.2009.	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010.	[15 000–17 500]	
2587	13.5.2010.	[69 500–80 000]	
2588/3	13.5.2010.	[14 250–16 000]	
2589/1	13.5.2010.	[2 600–3 000]	
2590/25	13.5.2010.	[87 250–95 000]	
F angārs	13.5.2010.	[700 000–800 000]	
<b>Kopā</b>		<b>[1 620 000–1 850 000]</b>	

- (51) Čehijas Republikas valdība ir izteikusi stratēģisku interesi iegādāties ČSA kontrolētajā teritorijā esošos īpašumus. Čehijas iestādes šos darījumus pamato ar veidu, kādā īpašumus paredzēts izmantot. Čehijas iestādes uzskata, ka šis īpašums ir stratēģiski nozīmīgs valsts sabiedrībai *Prague Airport* saistībā ar jauno skrejceļu, kas tiks būvēts lidostā. Čehija arī norādīja, ka *Prague Airport* iznomā citu angāru (E angāru) uzņēmumam *Travel Service, a.s.*, un tas liecinot, ka no ČSA vairs nevajadzīgo īpašumu pārdošanas varētu būt ieņēmumus.

- (52) Dokumenta 6. tabulā norādītie īpašumi netika pārdoti atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā konkursā. Taču saskaņā ar vispārējo politiku un valsts tiesību aktu prasībām valsts sabiedrībai visi īpašumi jāiegādājas par taisnīgu atvērtā tirgus vērtību, kas atbilst cenai, ko

godīgas konkurences apstākļos maksātu privāts ieguldītājs. Šā īpašuma vērtība ir noteikta atbilstīgi neatkarīgam ārējam novērtējumam, ko sagatavoja tiesas reģistrēti eksperti, kuri strādā, ievērojot atzītus standartus.

- (53) Svarīgāko uzņēmuma pašu ieguldījuma daļu nodrošina ieņēmumi par ČSA meitasuzņēmumu pārdošanu ČAH. Darījumi notika 2011. gada beigās un 2012. gada sākumā, un to ietvaros tika pārdots *Czech Airlines Handling, a.s.* (CZK [700–800] miljoni), ČSA *Services, s.r.o.* (CZK [25–28] miljoni), *HCA* (CZK [500–580] miljoni) un *Czech Airlines Technics, a.s.* (CZK [1–1,15] miljardi). Uzņēmumi netika pārdoti atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā konkursā, taču meitasuzņēmumu vērtība tika noteikta neatkarīgos novērtējuma ziņojumos, ko sagatavoja *Deloitte Advisory, s.r.o.* un *PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.*

## 2.5. LĒMUMS PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU

- (54) Komisija 2011. gada 23. februārī sāka oficiālu izmeklēšanas procedūru. Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija izteica šaubas par atbilstību vairākiem GP pamatnostādņu noteikumiem. Komisija jo īpaši neizslēdza iespēju, ka ČSA nonākusi grūtībās GP pamatnostādņu nozīmē jau pirms 2009. gada otrā pusgada, t. i., pirms Čehijas iestāžu norādītā pārstrukturēšanas procesa sākuma.
- (55) Komisija arī šaubījās par to, vai ČSA grūtības bija pietiekami nopietnas, lai tās būtu jārisina ČAH. Komisija apšaubīja arī to, vai saskaņā ar Čehijas Republikas tiesību aktiem uzņēmums *Prague Airport* drīkst finansiāli piedalīties ČSA un tās meitasuzņēmumu pārstrukturēšanas procesā. Komisija aicināja Čehijas iestādes komentēt to, vai pēc ČSA un *Prague Airport* apvienošanas veiktie abu uzņēmumu savstarpējie komercdarījumi atbilda tirgus noteikumiem, ar ko paredz, ka glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsta saņēmējs nedrīkst nodot iespējamu valsts atbalstu citai ČAH struktūrvienībai.

- (56) Saistībā ar ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu Komisija aicināja trešās personas komentēt pamatpieņēmumus par ārējiem faktoriem. Komisija arī aicināja Čehiju precizēt, vai pēc pārstrukturēšanas tiks pārtrauktas visas darbības, kas rada strukturālus zaudējumus. Turklāt Komisija šaubījās, vai līdz 2012. gada beigām, kas tika norādīts kā pārstrukturēšanas perioda beigas, ir iespējams panākt ilgtermiņa dzīvotspēju un vai paredzētais iespējamākais scenārijs (kas ir arī labvēlīgākais scenārijs) tiešām ir visreālākais. Komisija arī nebija pārliecināta, ka ČSA spēs garantēt (ar saviem finanšu līdzekļiem vai ārējiem resursiem) komercgarantijas plānoto septiņu lidaparātu iegādei, kas ar līgumu paredzēta 2013. un 2014. gadā.



- (57) Attiecībā uz kompensācijas pasākumiem Komisija puda šaubas par to, vai ierosinātie pasākumi neattiecas tikai uz tādu darbību pārtraukšanu, kas rada zaudējumus, — lai nodrošinātu dzīvotspēju, šādi pasākumi būtu jāveic jebkurā gadījumā. Tādā gadījumā šie pasākumi nebūtu uzskatāmi par atbilstīgiem kompensācijas pasākumiem. Komisija arī norādīja, ka pieņemami ir tikai tādi kompensācijas pasākumi, ko īsteno pārstrukturēšanas periodā. Tādējādi lidojumu izbeigšana uz Toronto un Ņujorkas lidostu JFK neattiektos uz ierosināto pārstrukturēšanas periodu, kas ilga no 2009. gada otrā pusgada līdz 2012. gadam.
- (58) Attiecībā uz ČSA pašu ieguldījuma apmēru Komisija aicināja Čehiju sniegt sīkākus paskaidrojumus par ierosināto ČAH struktūru. Komisija arī šaubījās par to, vai ierosinātā pašu ieguldījuma kopējais apmērs būtu uzskatāms par reālu (attiecībā uz darījumiem, kas lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas brīdī vēl nebija notikuši).

### 3. ČEHIJAS PIEZĪMES

- (59) Atbildot uz Komisijas lēmumu par procedūras sākšanu, Čehija iesniedza piezīmes un skaidrojumus par visiem attiecīgajām Komisijas lēmumā minētajiem aspektiem, norādot, ka PP, par kuru tika paziņots, atbilda visiem GP pamatnostādņu noteikumiem. Turklāt Čehija sniedza jaunāko informāciju par pārstrukturēšanas procesu, apliecinot, ka jau ir īstenoti vairāki pārstrukturēšanas pasākumi un panākts ievērojams progress.
- (60) Attiecībā uz laikposmu, kad ČSA nonāca grūtībās, Čehija apgalvoja, ka ČSA grūtības sākās 2009. gada augustā, jo tad sabiedrības vadība saprata, ka arī ČSA darbības rezultāti vasaras sezonā, kas parasti bija ienesīga, ir ietekmēti nelabvēlīgi. Čehija arī iesniedza ceturkšņa rezultātus un papildu informāciju, kurā norādīts, kāpēc tā uzskata, ka ČSA nonāca grūtībās tikai 2009. gada augustā.
- (61) Par kontrolāciju sabiedrības ČAH struktūru Čehijas iestādes paskaidroja, ka ČAH mērķis bija „nošķirt” sabiedrības un uzlabot to iespējas saņemt komerciālu finansējumu, kā arī sagatavot tās plānotajai privatizācijai. Sabiedrību attiecības kontrolāciju sabiedrībā reglamentētu līgums, kas atbilstu godīgas konkurences noteikumiem un attiecīgajām pusēm piemērojamajiem Čehijas Komerckodeksa un Likuma par ienākuma nodokli noteikumiem par iesaistīto pušu attiecībām.
- (62) Attiecībā uz pieņēmumu par to, ka ČSA grūtības varētu nebūt iespējams atrisināt ČAH grupas ietvaros, Čehija norādīja, ka visas ČAH sabiedrības kontrolē valsts un tādējādi uz jebkuru palīdzību attiektos noteikumi par valsts atbalstu. Turklāt jebkādam finansiālam atbalstam būtu jāatbilst arī Čehijas Komerckodeksā un nodokļu tiesību aktos noteiktajām prasībām. Jānorāda arī tas, ka ČSA problēmas radās pirms ČAH struktūras izveides, tādējādi to cēlonis nevarētu būt „patvaļīgs izmaksu sadalījums pašreizējās ČSA grupas ietvaros”, un līdz ar to tas ir saistīts ar pašu ČSA.
- (63) Attiecībā uz iespējamu *Prague Airport* ieguldījumu ČSA pārstrukturēšanā Čehija apgalvoja, ka lidosta nekādā veidā nav ieguldījusi ČSA pārstrukturēšanā un ka Čehija, būdama vienīgā *Prague Airport* akcionāre, arī turpmāk nav paredzējusi šādus ieguldījumus. ČSA un *Prague Airport* savstarpējie darījumi atbilda standarta noteikumiem, ko *Prague Airport* piemēro saviem uzņēmējdarbības partneriem. Īres maksas un citas finansiālās kompensācijas atbilda uzņēmuma piemērotajiem izcenojumiem.
- (64) Izņemot to, ka ČAH sabiedrībām jāievēro tiesību aktos noteiktās tiesiskās prasības, tās varēs darboties autonomi, un mātessabiedrība ČAH neiejauksies savu meitasuzņēmumu darbības vadībā. Čehija apgalvoja, ka jebkādu pārstrukturēšanas atbalstu, ko ČSA saņēmusi no citas sabiedrības, nebūs iespējams nodot kādai citai ČAH sabiedrībai, jo, kā norādīts iepriekš, ČAH sabiedrību attiecībās tiks ievēroti godīgas konkurences noteikumi un tiesiskās prasības.
- (65) Reaģējot uz šaubām par ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, Čehija iesniedza grozītas prognozes par ČSA turpmāko dzīvotspēju, t. i., pamatscenārija grozījumus. Jaunajā pamatscenārijā tika prognozēts lēnāks izaugsmes temps, ņemot vērā pārskatīto pieprasījuma pieauguma līmeni, kā arī piesardzīgākas turpmāko naftas cenu aplēses. Attiecībā uz nerentablu darbību pārtraukšanu Čehija apstiprināja, ka visi meitasuzņēmumi, izņemot *Czech Airlines Technics*, guvuši peļņu, tāpēc tos varēja pārdot kā veiksmīgus un dzīvotspējīgus uzņēmumus. Arī *Czech Airlines Technics* tiku pārdots ČAH par tā aktīvu cenu, ko novērtējumā noteica neatkarīgs ārējais eksperts. Attiecībā uz to lidaparātu finansējumu, ko plānots iegādāties pēc pārstrukturēšanas perioda, Čehija uzskatīja, ka pēc PP plāna īstenošanas un paredzētās privāta ieguldītāja iesaistīšanās uzņēmums spēs garantēt privāto finansējumu līgumā paredzētajām lidmašīnām.
- (66) Par kompensācijas pasākumiem Čehija apgalvoja, ka aktīvu (tostarp meitasuzņēmumu) pārdošana, ASK samazināšana un ČSA tirgus daļas samazināšana *Prague Airport* bija pietiekams kompensācijas pasākums, ņemot vērā to, ka ČSA bija reģionāls pārvaldītājs ar mazu floti un ierobežotu galamērķu skaitu. To skāra lielo sabiedrību un

zemo cenu pārvadātāju radītās konkurences spiediens, tāpēc jauni kompensācijas pasākumi apdraudētu ČSA iespējas saprātīgā laikposmā atgūt dzīvotspēju. Čehija apgalvoja, ka lidojumi uz Toronto un Ņujorkas lidostu JFK tika pārtraukti 2009. gada novembrī, tātad tas noticis paziņotajā pārstrukturēšanas periodā.

(67) Čehija sniedza informāciju par privātu aizdevumu CZK [125–140] miljonu apmērā, ko piešķīra *Komerční banka* un kas tika piedāvāts kā ČSA pašu ieguldījums. Aizdevumu veidoja kredītlīnija, kas piešķirta saskaņā ar pamatlīgumu. Pamatlīgums, ar ko piešķirta kredītlīnija CZK [480–540] miljonu apmērā, bija noslēgts jau 2009. gada 31. martā un tika grozīts 2009. gada jūnijā un decembrī.

(68) Attiecībā uz ČSA pašu ieguldījumu pārstrukturēšanā Čehija iesniedza pierādījumus par jau īstenotajiem aktīvu pārdošanas darījumiem. Čehija arī apstiprināja, ka paziņotais valsts atbalsts, kas izpaustos kā garantija, nebūs vajadzīgs, jo ČSA izdevies iegūt privātu finansējumu lidaparātam, kas tika iegādāts, izmantojot [...] sniegtu finanšu nomu. Lidaparāts ČSA tika piegādāts 2011. gada maijā.

#### 4. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

(69) Izmeklēšanas procedūras laikā Komisija saņēma tikai vienu pamatotu piezīmi no konkurējoša uzņēmuma <sup>(1)</sup> un vienu piezīmi no vietējas pilsoniskās apvienības <sup>(2)</sup>. Konkurējošais uzņēmums ir *Travel Service, a.s. un Icelandair Group hf* (turpmāk „TS”) — uzņēmums, kas ir ČSA konkurents galvenokārt līgumceļojumu tirgū. TS apgalvo, ka ČSA piešķirtais atbalsts nav uzskatāms par saderīgu, jo tas neatbilst GP pamatnostādņu noteikumiem.

(70) Attiecībā uz ČSA ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu TS kritiski izsakās par PP, norādot, ka tajā nav iekļauts skaidrs ČSA uzņēmējdarbības modelis <sup>(3)</sup> un ka vairāki labvēlīgākā scenārija pamatpieņēmumi ir pārlietu optimistiski (par degvielas cenu, maiņas kursiem, jaudas izmantojumu). TS arī kritizē ierosinātos kompensācijas

pasākumus, norādot, ka ar tiem paredzēts tikai pārtraukt konkrētas darbības, kuras tāpat būtu jāizbeidz, lai sabiedrība varētu izdzīvot. TS arī apgalvo, ka ieņēmumi no aktīvu pārdošanas, ko norāda kā pašu ieguldījumu, tika gūti un līdzekļi tika izmantoti jau pirms pārstrukturēšanas procesa sākuma un tādējādi nav uzskatāmi par reālu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksu segšanā.

(71) TS arī uzskata, ka piešķirtais valsts atbalsts radīja ČSA iespēju paplašināt uzņēmējdarbību un tās meitasuzņēmumus. Tiek apgalvots, ka ČSA varēja i) paplašināt savu darbību līgumreisu jomā, lai gan ČSA grasījās to pārtraukt tāpēc, ka tā iepriekš radīja zaudējumus, un ii) atjaunot savu floti, kas sniedz ČSA konkurences priekšrocību, ko finanšu krīzes laikā nez vai varētu iegūt līdzvērtīgs konkurents.

(72) TS ir pārliecināts, ka ČSA izmantoja tai piešķirto valsts atbalstu, lai paplašinātu savu līgumreisu meitasuzņēmumu HCA, un tādējādi tas var piedāvāt lidojumu cenas, kas ir par 20 % zemākas nekā tirgus standarta cenas <sup>(4)</sup>. TS arī apgalvo, ka ČSA 2010. gada maijā palielināja HCA statūtkapitālu par CZK 162 miljoniem.

(73) Tiek apgalvots, ka ČSA ir piešķirta arī priekšrocība sniegt pakalpojumus maršrutā Prāga–Telaviva. TS ir pārliecināts, ka Čehijas iestādes palīdzēja ČSA iegūt šo iespēju, apejot tiesību normas un nodrošinot ČSA priekšrocību attiecībā pret tās konkurentiem.

(74) TS arī apgalvo, ka pat pirms ČAH izveides pastāvēja *Prague Airport* un ČSA darbības *de facto* koncentrācija, jo abiem uzņēmumiem bija kopēja pārvaldība. Tiešām, TS norāda, ka ČSA izpilddirektoram atlīdzību izmaksāja *Prague Airport* un ka notiek sabiedrībai ČSA sniegto IT pakalpojumu šķērssubsidēšana.

(75) Turklāt *Prague Airport* iegādājās aktīvus (ēkas un zemi), ko ČSA it kā nevajadzēja, un pēc tam tos šai aviosabiedrībai iznomāja. Šādas *Prague Airport* un ČSA privilģētas attiecības radījušas prioritāru attieksmi, kas izpaužas, piemēram, kā diskriminācija attiecībā uz lidostas pakalpojumu cenām un komerciāli svarīgas informācijas pieejamību. Turklāt TS apgalvo, ka ČAH izveide ir nelabvēlīgi ietekmējusi konkurenci, jo notiek lidostas un galvenā pārvadātāja vertikāla integrācija. Saskaņā ar TS sniegto informāciju galvenais ČAH izveides iemesls bija radīt iespēju piešķirt ČSA valsts atbalstu, ar ČAH starpniecību iegādājoties ČSA meitasuzņēmumus.

<sup>(1)</sup> Piezīme tika papildināta ar diviem iesniegumiem un sūdzību.

<sup>(2)</sup> Pilsoniskā apvienība *Pro Hanspaulku* apgalvo, ka ar *Czech Airlines* piešķirto atbalstu tiek mākslīgi uzturēts klients uzņēmumam *Prague Airport*, kas plāno būvēt jaunu skrejceļu. Pilsonisko apvienību galvenokārt satrauc šā projekta ietekme uz vidi un tā sociālā ietekme.

<sup>(3)</sup> TS jo īpaši apgalvo, ka ČSA ir pieņēmusi nepareizus uzņēmējdarbības lēmumus, piemēram, par nerentablu maršrutu atvēršanu (piemēram, 2011. gada septembrī atklātais maršruts Prāga–Abu Dabi).

<sup>(4)</sup> Novērtējumu skatīt (172)–(175) apsvērumā.

## 5. ČEHIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU APSVĒRUMIEM

- (76) Čehija detalizēti komentēja visus trešo personu piezīmēs izteiktos argumentus. Attiecībā uz ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu Čehija īpaši uzsvēra, ka PP <sup>(1)</sup> ir atjaunināts un, mainot prognozes, tika ņemtas vērā vairākas piezīmes. Turklāt tā norādīja, ka procedūras laikā valsts finansējuma apmērs tika ievērojami samazināts, jo tika pārtraukts valsts garantētas lidaparāta iegādes projekts.
- (77) Attiecībā uz iespējamu valsts atbalsta līdzekļu izmantošanu, lai finansētu konkurenci graujošu rīcību saistībā ar ČSA līgumreisu struktūrvienību, Čehija norādīja, ka valsts atbalsta piešķiršanas brīdī līgumreisu uzņēmums jau bija neatkarīgs un nodalīts no plānotu pārvadājumu sabiedrības. ČSA nekad nav veikusi naudas iemaksas HCA <sup>(2)</sup> statūtkapitālā. HCA statūtkapitāls tika palielināts, izmantojot iemaksas natūrā, ko nodrošināja ČSA struktūrvienība, kas darbojas līgumpārvadājumu jomā. Šo darījumu novērtēja neatkarīgs eksperts.
- (78) Par iespējamo priekšrocību, ko ČSA varētu būt saņēmusi saistībā ar Telavivas maršruta izmantošanu, Čehija paskaidroja, ka, lai gan TS tika izvēlēts (atklātā konkursā; sākot no 2011./2012. gada ziemas lidojumu sezonas) par vienīgo aviopārvadātāju, kam saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem tiks piešķirtas tiesības desmit gadus nodrošināt pārvadājumus un sniegt noteiktos pakalpojumus maršrutā Prāga–Telaviva <sup>(3)</sup>, TS netika garantēts, ka šajā laikposmā šo maršrutu neatļaus izmantot arī citam pārvadātājam. Čehijas iestādes norādīja, ka Čehijas Republikas Satiksmes ministrijas vispārējās politikas mērķis ir nevis saglabāt pašreizējos ierobežojumus, bet gan, gluži pretēji, paplašināt tirgu pieejamību aviopārvadātājiem, lai liberalizētu aviotransporta pakalpojumu tirgus.
- (79) Par Prāgas–Abu Dabi maršruta atklāšanu Čehija paskaidroja, ka šajā maršrutā ČSA nenodrošina pārvadājumus

patstāvīgi, bet izmanto kopēja koda lidojumus <sup>(4)</sup>, ko veic, sadarbojoties ar *Etihad Airways*. Šis maršruts galvenokārt ir paredzēts tranzīta pasažieriem, kuri varētu izmantot dažādos *Etihad Airways* nodrošinātos tālos lidojumus no Abu Dabi. Pateicoties šai sadarbībai, tika uzlabotas ČSA pārdošanas iespējas un veicināta tās ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana, radot ļoti mazas papildu izmaksas.

- (80) Saskaņā ar Čehijas sniegto informāciju APC biroju ēkas pārdošana un izīrēšana pārdevējam bija tirgus standarta prakse, ar ko pārdevējs varēja iegūt likviditātes līdzekļus, savukārt pircējs — stabilu turpmāku nomas ienākumu avotu. Turklāt pārdotā zeme bija stratēģiski nozīmīga saistībā ar jauno skrejceļu, ko būvēs *Prague Airport*. Tāpēc uzņēmums *Prague Airport* bija ieinteresēts šo īpašumu iegādāties. Turklāt saskaņā ar Likumu par lidostas *Prague-Ruzyně* īpašumtiesībām <sup>(5)</sup> *Prague Airport*, tostarp visa pie lidostas esošā vai ar to saistītā zeme, drīkst piederēt tikai Čehijas Republikai vai juridiskai personai, kuras juridiskā adrese ir Čehijas Republikā un kura pilnībā pieder valstij. Šīs prasības dēļ piemēroti pircēji bija tikai tādas sabiedrības, kuru vienīgais īpašnieks ir valsts. *Prague Airport* bija šāda juridiskā persona, turklāt tā bija stratēģiski ieinteresēta šīs zemes iegādē.
- (81) Čehija atkārtoti norādīja, ka ČSA un *Prague Airport* komercattiecības atbilst un vienmēr ir atbildušas gan valsts, gan ES tiesību aktiem (skatīt 59–62 apsvērumu). Par ČAH Čehija paskaidroja, ka saskaņā ar valdības 2010. gada 24. novembra rezolūciju Nr. 848, izveidojot ČAH, notika nevis pastāvīga infrastruktūras un aviopārvadātāju vertikāla integrācija, bet tikai apvienošanās (ČSA un *Prague Airport*), kurai ir ierobežots darbības periods un funkcijas un kuras mērķis ir panākt pēc iespējas labākus ČSA un tās meitasuzņēmumu pārdošanas noteikumus.
- (82) Visbeidzot, komentējot pilsoniskās apvienības *Pro Hanspaulku* sniegtās piezīmes, Čehija norādīja, ka pilsoniskā apvienība nav pierādījusi likumīgas intereses pastāvēšanu un par šādu interesi nevarētu liecināt iesniegtais iebildums par to, ka tiks būvēts jaunais *Prague Airport* lidostas skrejceļš, kura galvenais izmantotājs ir kā būšot pārstrukturētā ČSA. Čehija, atbildot uz šo apgalvojumu, uzsvēra, ka saskaņā ar PP sabiedrības ČSA tirgus daļa lidostā *Prague Airport* tiks samazināta, tādējādi pilsoniskās apvienības piezīmes ir nepamatotas.

<sup>(1)</sup> Pēc oficiālās izmeklēšanas procedūras sākuma Čehija iesniedza Komisijai divas atjauninātas PP versijas (2011. gada 15. septembra versiju un 2012. gada 3. janvāra versiju).

<sup>(2)</sup> Pirms pārstrukturēšanas HCA sniedza tikai ceļojumu aģentūras pakalpojumus, un pirmajā PP versijā ČSA bija paredzējusi to slēgt. Taču pārskatītajā PP HCA ceļojumu aģentūra tika saglabāta, un tika iekļauta ČSA līgumreisu struktūrvienība.

<sup>(3)</sup> Likums Nr. 49/1997 par civilo aviāciju un Likums Nr. 455/1991, ar ko groza Likumu par tirdzniecības licencēšanu (Tirdzniecības licencēšanas likums; grozītā versija), kā arī Čehijas un Slovākijas Federālās Republikas valdības un Izraēlas valdības līgums par aviotransportu (parakstīts 1991. gada 24. aprīlī Jeruzalemē).

<sup>(4)</sup> Kopējā koda izmantošana ir izplatīts aviopārvadātāju sadarbības veids — lai uzlabotu lidojumu pārdošanas iespējas, lidojumus, ko nodrošina konkrēts pārvadātājs, piedāvā arī citi pārvadātāji. Šāda sadarbība sniedz pārvadātājiem iespēju paplašināt to piedāvāto galamērķu tīklu.

<sup>(5)</sup> Likums Nr. 69/2010 par lidostas *Prague-Ruzyně* īpašumtiesībām.

## 6. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS

### 6.1. VALSTS ATBALSTA ESAMĪBA

- (83) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (84) Par valsts atbalstu ir uzskatāmas jebkādas tieši vai netieši piešķirtas, ar valsts līdzekļiem finansētas, valsts vai kādas starpniecības struktūras, kas darbojas saskaņā ar savām pilnvarām, piešķirtas priekšrocības <sup>(1)</sup>.
- (85) Saistībā ar to paziņotā kapitāla ieguldīšana, kas izpaudās kā *Osinek* piešķirtā aizdevuma dzēšana pret pašu kapitālu, ir uzskatāma par valsts atbalstu. Ieguldīto kapitālu veido valsts resursi, un tas rada ČSA selektīvu priekšrocību, jo uzlabo tās finansiālo stāvokli.
- (86) Saskaņā ar Tiesas judikatūru uzskatāms, ka uzņēmumam piešķirts atbalsts ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, ja šis uzņēmums darbojas tirgū, kas ir atvērts tirdzniecībai Savienības līmenī <sup>(2)</sup>. Par iespējamu konkurences izkropļojumu liecina jau tas vien, ka, piešķirot uzņēmumam saimniecisku ieguvumu, ko tas parastas darbības laikā nesāņemtu, tiek nostiprināta šā uzņēmuma konkurētspēja attiecībā pret citiem konkurējošiem uzņēmumiem <sup>(3)</sup>. Tāpēc atbalsts, ko dalībvalsts piešķir uzņēmumam, var palīdzēt uzturēt vai palielināt iekšzemes darbības, radot situāciju, kurā citā dalībvalstī dibinātiem uzņēmumiem ir mazākas iespējas iekļūt attiecīgās dalībvalsts tirgū <sup>(4)</sup>.
- (87) Šis pasākums ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un konkurenci, jo ČSA konkurē ar pārējām Eiropas Savienības aviosabiedrībām, jo īpaši no 1993. gada 1. janvāra, kad stājās spēkā aviotransporta tirgus liberalizācijas trešais posms („trešā pakete”). Pateicoties attiecīgajam pasākumam, ČSA var turpināt darbību, nesaskaroties ar sekām, ko parasti rada tās vājie finansiālie rezultāti, un tādā veidā tiek kropļota konkurence.

<sup>(1)</sup> Skatīt Tiesas 2002. gada 16. maija spriedumu lietā C-482/99 Francija pret Komisiju (*Stardust Marine*), [2002], *Recueil*, I-4397. lpp.

<sup>(2)</sup> Skatīt jo īpaši Tiesas 1988. gada 13. jūlija spriedumu lietā 102/87, Francijas Republika pret Eiropas Kopienu Komisiju, [1988], *Recueil*, 4067. lpp.

<sup>(3)</sup> Tiesas 1980. gada 17. septembra spriedums lietā 730/79, *Philip Morris Holland BV* pret Eiropas Kopienu Komisiju, [1980], *Recueil*, 2671. lpp.

<sup>(4)</sup> Skatīt jo īpaši Tiesas 2005. gada 15. decembra sprieduma lietā C-66/02, Itālija pret Komisiju, [2005], *Krājums*, I-10968. lpp., 117. punktu un Tiesas 2006. gada 15. jūnija sprieduma apvienotajās lietās C-393/04 un C-41/05 *Air Liquide Industries Belgium*, [2006], *Krājums*, I-5332. lpp., 35. punktu.

- (88) Tāpēc paziņotā kapitāla ieguldīšana, kas izpaudās kā parāda dzēšana pret pašu kapitālu, ir uzskatāma par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Čehijas iestādes šo secinājumu neapstrīd.

### 6.2. ATBALSTA LIKUMĪGUMS

- (89) LESD 108. panta 3. punktā ir noteikts, ka dalībvalsts nesāk īstenot atbalsta pasākumu, kamēr Komisija nav pieņēmusi lēmumu, ar kuru tiek atļauts šāds pasākums. Komisija secina, ka Čehijas iestādes īstenoja atbalstu, t. i., *Osinek* piešķirtā aizdevuma dzēšanu pret pašu kapitālu, no 2010. gada 30. jūnija. Tāpēc Komisija pauž nožēlu, ka Čehija neievēroja īstenošanas aizliegumu un tādejādi pārkāpa LESD 108. panta 3. punktā paredzētās saistības.

### 6.3. ATBALSTA SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU GP PAMATNOSTĀDŅU NOZĪMĒ

- (90) LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka var atļaut tādu atbalstu, ko piešķir, lai veicinātu konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.
- (91) Komisija uzskata, ka pašreizējais pasākums ir pārstrukturēšanas atbalsts, kas jāizvērtē, ņemot vērā GP pamatnostādnes izvirzītos kritērijus, lai noteiktu, vai tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu, kā noteikts LESD 107. panta 3. punktā.

#### 6.3.1. Atbilstība

- (92) Attiecībā uz atbilstību GP pamatnostādņu 33. punktā noteikts, ka uzņēmumam jābūt grūtībās nonākušam uzņēmumam šo pamatnostādņu 9.–13. punkta nozīmē.

#### Grūtībās nonācis uzņēmums

- (93) Saskaņā ar GP pamatnostādņu 9. punktu Komisija uzskata uzņēmumu par nonākušu grūtībās, ja tas no saviem resursiem vai ar līdzekļiem, ko tas spēj iegūt no sava īpašnieka/akcionāriem vai kreditoriem, nespēj apturēt zaudējumus, kuri bez valsts iestāžu ārējas iejaukšanās īstermiņā vai vidējā termiņā gandrīz noteikti novedīs to līdz nespējai turpināt darbību.
- (94) Tālāk GP pamatnostādņu 10. punkta a) apakšpunktā ir precizēts, ka sabiedrību ar ierobežotu atbildību uzskata par nonākušu grūtībās, ja ir zudusi vairāk nekā puse tās statūtkapitāla un vairāk nekā ceturtdaļa no šā kapitāla ir zaudēta iepriekšējos 12 mēnešos.



- (95) Čehijas iestādes apgalvo, ka ČSA, kas ir saskaņā ar Čehijas tiesību aktiem dibināta akciju sabiedrība un tādējādi sabiedrība ar ierobežotu atbildību GP pamatnostādņu 10. punkta a) apakšpunkta nozīmē, nonāca nopietnās grūtībās 2009. gada augustā, kad finanšu krīze nopietni ietekmēja pat rentablākās sezonas, t. i., vasaras, lidojumu grafiku. Tobrīd saimnieciskās darbības naudas plūsmas apmērs saruka līdz CZK [-2,4–-2,1] miljardiem, un tas dramatiski ietekmēja sabiedrības aktīvus.
- (96) Tiešām, šī sabiedrība 2009. gada augustā atbilda GP pamatnostādņu 10. punkta a) apakšpunkta nosacījumiem. ČSA kopējais statūtkapitāls bija CZK 2 735 miljoni. Saskaņā ar Čehijas Grāmatvedības standartu ČSA pašu kapitāla vērtība 2009. gada augustā bija negatīva (CZK [-1 000–(-900)] miljoni 2009. gada jūlijā beigās), un vairāk nekā ceturtdaļa tās statūtkapitāla tika zaudēta iepriekšējos 12 mēnešos, jo 2008. gada jūlijā pašu kapitāls bija CZK [900–1 000] miljoni. Tāpēc ČSA 2009. gada augustā sāka pārstrukturēšanas procesu. Tādējādi 2010. gada jūnijā, kad tika piešķirts pārstrukturēšanas atbalsts, sabiedrība tiešām bija grūtībās nonācis uzņēmums GP pamatnostādņu nozīmē.

#### Jaunizveidots uzņēmums

- (97) GP pamatnostādņu 12. punktā noteikts, ka jaunizveidots uzņēmums nav atbilstīgs glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsta saņemšanai pat tad, ja tā sākotnējais finansiālais stāvoklis ir nedrošs. Uzņēmumu principā uzskata par jaunizveidotu pirmos trīs gadus pēc tā darbības sākšanas attiecīgajā jomā.
- (98) ČSA tika izveidota 1923. gadā, tāpēc tā nav uzskatāma par jaunizveidotu uzņēmumu.

#### Uzņēmumu grupa

- (99) GP pamatnostādņu 13. punktā noteikts, ka uzņēmums, kas pieder lielākai uzņēmumu grupai vai ko pārņem lielāka uzņēmumu grupa, parasti nav atbilstīgs glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsta saņemšanai, ja vien nevar pierādīt, ka uzņēmuma grūtības ir saistītas tikai ar šo uzņēmumu vien un tās nav sakarā ar patvaļīgu izmaksu sadalījumu grupas iekšienē un ka grūtības ir pārāk nopietnas, lai tās varētu novērst pati grupa. Ja grūtībās nonākušais uzņēmums izveido meitasuzņēmumu, to kopā ar grūtībās nonākušo uzņēmumu, kurš to kontrolē, uzskata par grupu, un tā var saņemt atbalstu saskaņā ar GP pamatnostādņu 13. punktā paredzētajiem nosacījumiem.
- (100) Kad 2010. gadā tika piešķirts pārstrukturēšanas atbalsts, ČSA izveidoja grupu no vairākām sabiedrībām, kas aktīvi

darbojas ar aviotransportu saistītās jomās<sup>(1)</sup>. Pārskati par grupas darbību liecina, ka, lai gan aviosabiedrība ir lielākas sabiedrību grupas daļa, tā faktiski nodrošina galveno apgrozījuma daļu (94 %), tāpēc pārējās grupas daļas nevar finansēt aviosabiedrības pārstrukturēšanu. Turklāt pārskati liecina, ka aviosabiedrības zaudējumi ir saistīti tikai ar pašu aviosabiedrību un tāpēc nav attiecināmi uz kādu citu grupas sabiedrību.

- (101) Līdz ar to Komisija uzskata, ka ČSA grūtību cēlonis ir nevis patvaļīgs izmaksu sadalījums grupas iekšienē, bet galvenokārt mazi ieņēmumi no tās pamatdarbības. Grūtības ir pārāk nopietnas, lai grupa tās varētu atrisināt pati, jo īpaši tāpēc, ka rentablo meitasuzņēmumu ieguldījums ir pārāk mazs, lai ar to varētu kompensēt ar ČSA pamatdarbību saistītos zaudējumus.
- (102) Komisija norāda, ka ČAH, kas būtībā ir uzņēmumu grupa GP pamatnostādņu 13. punkta nozīmē, tika izveidots (2011. gada beigās/ 2012. gada sākumā) pēc pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas, tāpēc šo darbību var uzskatīt par pārstrukturēšanas daļu, kas neietekmē pārstrukturēšanas atbalsta atbilstību. Turklāt Komisija piebilst, ka ČAH un tā sabiedrību darījumu attiecības atbildīs noteikumiem par godīgu konkurenci un saistošajiem Čehijas tiesību aktu noteikumiem<sup>(2)</sup>, tāpēc pārējie grupas locekļi nevar ieguldīt ČSA pārstrukturēšanas procesā.

#### 6.3.2. Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

- (103) Pirmkārt, saskaņā ar GP pamatnostādņu 35. punktu pārstrukturēšanas plānam, kurš īstenojams pēc iespējas īsā laika posmā, pieņemamā termiņā jāatjauno uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēja, pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem attiecībā uz turpmākiem darbības apstākļiem.
- (104) Saskaņā ar GP pamatnostādņu 36. punktu plānā jāapraksta apstākļi, kas ir zraisījuši uzņēmuma problēmas, un jāņem vērā pašreizējais stāvoklis un nākotnes prognozes par tirgu, norādot labāko notikumu attīstību, slikstāko notikumu attīstību un pamatscenāriju.
- (105) Plānā jāparedz tāds pavērsiens, kas pēc pārstrukturēšanas ļaus uzņēmumam segt visas tā izmaksas, ietverot nolietojuma un finansiālās izmaksas. Paredzamajai kapitāla peļņai jābūt pietiekami lielai, lai ļautu pārstrukturētajam uzņēmumam konkurēt tirgū pašam saviem spēkiem (GP pamatnostādņu 37. punkts).

<sup>(1)</sup> Šīs sabiedrības bija: *Amadeus Marketing ČSA, s.r.o.* (65 % īpašumtiesību), *ČSA Services, s.r.o.* (100 % īpašumtiesību), *Holidays Czech Airlines, a.s.* (100 % īpašumtiesību), *Slovak Air Service, s.r.o.* (100 % īpašumtiesību), *Czech Airlines Handling, s.r.o.* un *Czech Airlines Technics, a.s.* (100 % īpašumtiesību).

<sup>(2)</sup> Likuma Nr. 513/1991 (Komerckodekss) 66. panta a) punkts un 196. panta a) punkts un Likuma Nr. 586/1992 (Likums par ienākuma nodokli) 23. panta 7. punkts.



- (106) Komisija norāda, ka PP, kā rezumēts 2.3. sadaļā, ir aprakstīti apstākļi, kas izraisīja sabiedrības grūtības. Tajā ir ņemts vērā pašreizējais stāvoklis un nākotnes prognozes par ČSA galveno tirgu, t. i., plānotu pasažieru aviotransportu, un tajā ir norādīti iespējamie scenāriji, ņemot vērā labvēlīgākos, nelabvēlīgākos un pamata pieņēmumus, kā arī ČSA stiprās un vājās puses. Tāpēc Komisija norāda, ka PP ir izskatīti visi GP pamatnostādņu 36. punktā prasītie formālie aspekti.
- (107) Pašreizējā PP ir pieņemts, ka ilgtermiņa dzīvotspēju izdosies atjaunot līdz 2014. gada jūnijam. Pārskatītais piecus gadus ilgais pārstrukturēšanas periods ir salīdzinoši ilgs. Taču pamatscenārijā ir paredzēts, ka ČSA gūs peļņu jau 2013. gadā. Turklāt vairums pārstrukturēšanas pasākumu jau ir īstenoti, tostarp sabiedrības lieluma samazināšana un pašu ieguldījuma nodrošināšana. Čehijas iestādes pierādīja, ka PP paredzētās stratēģijas īstenošanas ilgums (vairāk nekā pieci gadi) ir noteikts, rūpīgi izvērtējot īsāko laikposmu, kurā iespējams atjaunot ČSA ilgtermiņa dzīvotspēju, un ņemot vērā iespējamās turpmākos darbības apstākļus. Komisija arī norāda, ka pašreizējās ekonomikas apstākļos, jo īpaši aviotransporta nozarē, ir jāstabilizē darbības un pakalpojumu nodrošinātie rezultāti, lai ilgtermiņa dzīvotspēja kļūtu par stabilu turpmākās izaugsmes pamatu, nevis tikai par īstermiņa pavērsieni. Parasti, lai šādu rezultātu panāktu, ir vajadzīgi vairāki gadi. Komisija arī piebilst, ka iepriekšējos gadījumos ir sniegta piekrišana<sup>(1)</sup> piecus gadus ilgam vai ilgākam pārstrukturēšanas periodam. Ņemot to vērā, Komisija uzskata, ka piecus gadus ilgs pārstrukturēšanas periods ir pieņemams.
- (108) Lai veicinātu ČSA situācijas uzlabošanu, PP ir paredzēti ievērojami izmaksu samazināšanas pasākumi (jo īpaši jaudas, personāla daudzuma, flotes un darbības tīkla samazināšana), kā arī vairāki pasākumi attiecībā uz ieņēmumiem.
- (109) Komisija norāda, ka ČSA ir ievērojami samazinājuši pilotu un apkalpes locekļu skaitu — ir likvidēti jau vairāk nekā 1 000 darbvietu. Īstenojot izmaksu samazināšanas pasākumus, līdz 2012. gada beigām ir paredzēts nodrošināt tiros ieņēmumus CZK [390–425] miljonu apmērā. Savukārt pārdošanas izmaksas par vienu pasažieri jau 2010. gadā tika samazinātas par [15,5–17] %.
- (110) Komisija arī piebilst, ka, samazinot floti (par 30 %) un tīklu (par [18–20] %), ir paredzēts par [3,9–4,3] % palielināt ieņēmumus par vienu ASK. Līdz ar to sēdvietu
- noslodzes faktoram jāpieaug līdz pamatscenārijā paredzētajiem [66–73] %. Pateicoties flotes atjaunošanai un Boeing lidaparātu aizstāšanai ar Airbus lidaparātiem, tiks samazinātas ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas un tādējādi uzlabota ar floti saistītās uzņēmējdarbības pārvaldības efektivitāte. Paredzams, ka tīkla un flotes samazināšana līdz 2012. gada beigām nodrošinās tiros ieņēmumus CZK [195–215] miljonu apmērā.
- (111) Komisija arī norāda, ka ČSA ievieša jaunu ieņēmumu pārvaldības sistēmu, lai 2011. gadā par [3–3,5] % palielinātu ieņēmumus par vienu ASK. Paredzams, ka ieņēmumu pārvaldība kopā ar ieņēmumiem no saistīto pašu produktu pārdošanas un trešo personu produktiem līdz 2012. gada beigām palīdzēs gūt ieņēmumus CZK [500–560] miljonu apmērā.
- (112) Komisija, ņemot vērā citos aviosabiedrību pārstrukturēšanas gadījumos iegūtās zināšanas par nozari, uzskata, ka ar šiem pasākumiem ir iespējams samazināt ČSA izmaksas un gūt papildu ieņēmumus, lai līdz 2014. gada jūnijam atjaunotu ilgtermiņa dzīvotspēju.
- (113) Prognozēto rezultātu pamatā ir reāli pieņēmumi, jo īpaši par izaugsmes tempu, inflāciju, degvielas cenām un USD/CZK maiņas kursu. Piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu Čehija komentēja Komisijas šaubas par pamatpieņēmumiem, sniedzot papildu skaidrojumus, jo īpaši:
- papildus sākotnējā pārstrukturēšanas perioda pagarināšanai Čehija ir pārskatījusi savas prognozes par dzīvotspējas atjaunošanas tempu, vairāk ņemot vērā pārskatīto pamatscenāriju, nevis labvēlīgāko scenāriju, kas tika izmantots sākotnējā plānā; ČSA pašreizējais mērķis ir līdz 2014. gadam panākt ROCE [1,7–1,85] % apmērā, nevis [3–3,5] % apmērā, kā bija paredzēts PP sākotnējā versijā;
  - ČSA ir pārcēlušies septiņu lidaparātu piegādi no 2013. un 2014. gada uz 2014. un 2016. gadu. Tā apstiprina, ka finansēs visu šo lidaparātu iegādi ar komerciālu finansējumu, nesāņemot valsts palīdzību;
  - Čehija apstiprināja, ka ČSA izbeidz visas darbības, kas rada zaudējumus.

(<sup>1</sup>) Skatīt Komisijas lēmumus par lietām *Austrian Airlines* (C 6/09), OV L 59, 9.3.2010., 1. lpp., 296. apsvēruma (sešus gadus ilgs pārstrukturēšanas periods); *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, 217. apsvēruma (piecus gadus ilgs pārstrukturēšanas periods) un *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, 93. apsvēruma (piecus gadus ilgs pārstrukturēšanas periods).

(114) Komisija pauž gandarījumu par to, ka pēc lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas ir pārskatīti pamatpieņēmumi attiecībā uz iekšējiem un ārējiem faktoriem, piemēram, laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam tiek prognozēts lēnāks pieprasījuma pieauguma temps un lielākas degvielas izmaksas. Ņemot vērā pārskatītos un

pieņemtos pamatpieņēmumus, ir pārskatītas arī finanšu prognozes, samazinot prognozēto 2013. gada peļņu no CZK [123–135] miljoniem līdz CZK [68–75] miljoniem. Pielāgotie pieņēmumi rada reālāku un skaidrāku priekšstatu par ČSA turpmāko attīstību.

- (115) ČSA arī iesniedza scenārija analīzi, kurā papildus minētajiem reālistiskākajiem pieņēmumiem (pamatscenārijs) ir iekļauts arī labvēlīgākais un nelabvēlīgākais scenārijs, kuros ir mainīti pieņēmumi par vairākiem pamatfaktoriem.
- (116) Pamatscenārijā ČSA prognozē, ka pozitīvs ieņēmumu rādītājs tiks panākts no 2013. gada. Pat nelabvēlīgākajā scenārijā ir paredzēts, ka ČSA sāks gūt peļņu 2014. gadā.
- (117) Taču paredzams, ka uzņēmuma ROCE mēreni uzlabosies (līdz aptuveni [1,9–2,2] %) līdz 2015. gadam. Šāds ienesīguma līmenis ir diezgan zems, taču tas šķiet reāls, ņemot vērā to, ka ČSA kolēģu grupa (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) laikposmā no 2003. līdz 2009. gadam sasniedza [-1,2–-1] %–[5,4–6,3] % lielu ROCE. Pozitīvu ROCE vērtību šajā grupā sasniedza tikai Lufthansa ([5,3–6] %), British Airways ([4,9–5,7] %) un AF-KLM ([2–2,3] %). Savukārt zemo cenu pārvadātāji sasniedza [5,5–6,5]–[15,5–17] % ROCE 2004.–2007. gadā<sup>(1)</sup>.
- (118) Līdz ar to ČSA izvirzītais ROCE līmenis būs zemāks par rādītājiem, kādi ir attiecīgajiem visefektīvākajiem zemo cenu pārvadātājiem un minētajiem lielākajiem pārvadātājiem, kam ir apjomradīti ietaupījumi. ČSA un tās pārstrukturētā flote (20–23 lidaparāti) joprojām ir reģionāla tirgus neliela dalībiece, kuras ilgtermiņa attīstību vislabāk nodrošinātu privāta ieguldītāja iesaistīšanās.
- (119) Ņemot vērā to, ka Čehija, būdama sabiedrības vienīgā īpašniece, labi apzinās situāciju un vēlas panākt laicīgu privatizēšanu, mērenā dzīvotspējas atjaunošana šķiet pieņemama. Turklāt fakts, ka ČSA ir izdevies iegūt privātu finansējumu jauna lidaparāta nomai un neņemt valsts garantētu bankas kredītu, kā sākotnēji bija paredzēts, liecina, ka tirgos pastāv ticība sabiedrības dzīvotspējas atjaunošanai.
- (120) Komisija arī ar gandarījumu norāda, ka ČSA jau ir panākusi ievērojamu progresu pārstrukturēšanas pasākumu īstenošanā un ka paredzēto pasākumu īstenošana ČSA labvēlīgi ietekmēja jau 2011. gadā — lai gan, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, tika pārtraukti [15,5–17] % lidojumu, ieņēmumi par pārvadājumiem bija tikai par [8–9] % mazāki nekā iepriekšējā gadā. Pirmajā 2012. gada ceturksnī par [7,9–8,4] % pieauga pasažieru skaits tiešajos lidojumos, un tas labvēlīgi ietekmēja ieņēmumus par vienu pieejamo sēdvietu kilometru (RASK), kas palielinājās par [12,5–14] %. ČSA 2011. gadā arī izdevās par

CZK [115–130] miljoniem samazināt ēdināšanas izmaksas un par [14,5–16] % samazināt vienības izmaksas par pasažieri. Īstenojot izmaksu taupīšanas pasākumus, ar globālās izplatīšanas sistēmas izmantošanu saistītās izmaksas, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, 2010. gadā tika samazinātas par CZK [68–75] miljoniem un 2011. gadā — par CZK [89–96] miljoniem.

- (121) ČSA jau ir īstenojusi paredzēto darbavietu skaita samazināšanu un aktīvu pārdošanu, un ar tās pamatdarbību nesaistīto pakalpojumu nodošanu ČSA meitasuzņēmumiem, ko pēc tam pārdeva ČAH.
- (122) Ņemot vērā nozīmīgos īstenotos pārstrukturēšanas pasākumus un jau panākto progresu, Komisija uzskata, ka, īstenojot pārskatīto PP, ČSA spēs pieņemtā termiņā atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju.
- 6.3.3. Izvairīšanās no pārmērīgiem konkurences kropļojumiem (kompensācijas pasākumi)**
- (123) Otrkārt, saskaņā ar GP pamatnostādņu 38. punktu, lai nodrošinātu, ka pēc iespējas tiek samazināta negatīvā ietekme uz tirdzniecības apstākļiem, jāveic attiecīgi kompensācijas pasākumi. Šie pasākumi var aptvert līdzekļu nodalīšanu, jaudas vai tirgus daļas samazināšanu un piekļuves šķēršļu samazināšanu attiecīgajos tirgos (GP pamatnostādņu 39. punkts).

- (124) Saistībā ar to zaudējumus nesošo darbību pārtraukšana, kas jebkurā gadījumā būtu vajadzīga dzīvotspējas atjaunošanai, kompensācijas pasākumu novērtēšanas nolūkos netiek uzskatīta par jaudas vai tirgus daļas samazinājumu (GP pamatnostādņu 40. punkts).

- (125) ČSA ierosina šādus kompensācijas pasākumus:

— jaudas samazināšana;

— atteikšanās no nolaišanās laika nišām koordinētās Eiropas lidostās, tostarp laika nišu pārdošana lidostā London-Heathrow;

— aktīvu pārdošana.

- (126) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija izteica šaubas par atsevišķiem ČSA ierosinātajiem kompensācijas pasākumiem, jo šķita, ka tie ir tikai dzīvotspējas saglabāšanas pasākumi. Čehija šo aspektu izskaidroja un pamatoja minēto pasākumu atbilstību.

<sup>(1)</sup> Boston Consulting Group sagatavots tirgus pētījums.

*Jaudas samazināšana*

- (127) ČSA plāno samazināt savas flotes apmēru par 50 %, un tas ietekmēs arī maršrutu tīklu. Sabiedrības kopējā jauda 2009. gadā bija [8–9] miljardi ASK. Pēc pārstrukturēšanas procesa pabeigšanas ČSA plāno piedāvāt [6,2–7] miljardus ASK, t. i., tīkls tiks samazināts par [2–2,2] miljardiem ASK ([20–25] %).
- (128) ČSA arī piekrita, ka citi pasākumi, piemēram, lēmums par lidojumu izbeigšanu uz Ņujorku un Toronto, būtu jāuzskata par dzīvotspējas saglabāšanas pasākumiem. Šo lēmumu ČSA valde pieņēma 2009. gada jūlijā (t. i., pirms pārstrukturēšanas perioda sākuma). Lidojumi tika pārtraukti no 2009. gada novembra. Taču tas, ka lēmumu par atteikšanos no maršrutiem ČSA pieņēma pirms pārstrukturēšanas perioda sākuma, liecina, ka šis uzņēmējdarbības lēmums tika pieņemts, lai uzlabotu aviosabiedrības dzīvotspēju, nevis lai mazinātu valsts atbalsta kropļojošu ietekmi uz tirdzniecības apstākļiem.
- (129) Pārskatītajā PP ČSA ierosina arī tādus kompensācijas pasākumus kā sešu rentablu maršrutu <sup>(1)</sup> likvidēšana un ASK kapacitātes samazināšana 10 citos rentablos maršrutos <sup>(2)</sup>. Pārtraucot lidojumus un ierosinātajā apmērā samazinot jaudu, tiks panākts piedāvātās jaudas samazinājums par [900–1 000] miljoniem ASK, t. i., plānotu transporta pakalpojumu jauda būs par [10–11] % <sup>(3)</sup> mazāka nekā 2009. gadā. ČSA ir apstiprinājusi, ka līdz pārstrukturēšanas perioda beigām tā saglabās samazināto jaudas apmēru, kas tika piedāvāts kā kompensācijas pasākums.
- (130) Maršrutus uzskata par rentabliem, ja to C1 seguma summa 2009. gadā ir bijusi pozitīva. Aprēķinot C1 segumu, ņem vērā uz katru maršrutu attiecināmās lidojuma, pasažieru un izplatīšanas izmaksas (t. i., mainīgās izmaksas). To aprēķina kā maršruta ieņēmumu un maršruta mainīgo izmaksu starpības attiecību pret maršruta ieņēmumiem. Tāpēc visi maršruti, kam ir pozitīvs C1 segums, nodrošina pietiekamus ieņēmumus, lai varētu ne tikai segt maršruta mainīgās izmaksas, bet arī piedalīties uzņēmuma pastāvīgo izmaksu segšanā.
- (131) Komisija uzskata, ka C1 seguma summa ir piemērotākais rādītājs, jo tās aprēķināšanā ņem vērā visas ar attiecīgo maršrutu tieši saistītās izmaksas. Komisija norāda, ka līdzvērtīgā gadījumā tika akceptēta līdzīga peļņa <sup>(4)</sup>.
- (132) Attiecībā uz trešās personas (TS) izvirzīto argumentu par to, ka ČSA esot atklājusi jaunus un nerentablos

maršrutus, piemēram, maršrutu Prāga–Abu Dabi, Komisija norāda, ka saskaņā ar Čehijas iestāžu sniegto skaidrojumu šis maršruts ir kopēja koda lidojums, kas tiek nodrošināts, sadarbojoties ar *Etihad Airways*. Jebkurā gadījumā, lai gan jaunu maršrutu atklāšana ir iespējama, ČSA ir apņēmusies samazināt savu kopējo tīklu par [20–25] % (ASK) un saglabāt tā apmēru līdz pārstrukturēšanas perioda beigām. Turklāt kā kompensācijas pasākumu konkurentiem ČSA ir piedāvājusi likvidēt vai samazināt jaudu 16 rentablos maršrutos.

*Atteikšanās no nolaišanās laika nišām koordinētās Eiropas lidostās*

- (133) Komisija norāda, ka, mainot tīklu, ČSA atteiksies no vairākām laika nišām koordinētās lidostās <sup>(5)</sup>. Ja ČSA atteiksies no nolaišanās laika nišām, konkurējošās aviosabiedrības varēs palielināt savu jaudu šajās koordinētajās lidostās (neatkarīgi no faktiskā atsauktā maršruta), un tādejādi ČSA konkurentu labā tiks samazināti tirgus pieejamības šķēršļi.

*Aktīvu pārdošana*

- (134) ČSA apgalvo, ka par kompensācijas pasākumu būtu jāuzskata arī tādu ČSA aktīvu pārdošana, kas nerada zaudējumus, piemēram, lidostas *London-Heathrow* laika nišu (skatīt 45 apsvērumu), 15 lidaparātu (skatīt 46 apsvērumu) un ČSA beznodokļa preču uzņēmuma (skatīt 44 apsvērumu) pārdošana, kā arī meitasuzņēmumu pārdošana ČAH (skatīt 51 apsvērumu). Tomēr, ņemot vērā to, ka kompensācijas pasākumi jo īpaši būtu jāveic tajā tirgū, kurā uzņēmumam pēc pārstrukturēšanas būs nozīmīgs stāvoklis, atbilstīgi ir tikai tie pasākumi, kas ir saistīti ar pasažieru aviotransporta tirgu.
- (135) Tāpēc papildus tam, ka ČSA ir par [10–11] % samazinājusi rentablo maršrutu jaudu un atteikusies no laika nišām koordinētās lidostās, piemēroti kompensācijas pasākumi ir tikai lidostas *London-Heathrow* laika nišu un 15 lidaparātu pārdošana, savukārt beznodokļa preču uzņēmuma pārdošana un ČSA meitasuzņēmumu pārdošana ČAH nav uzskatāma par atbilstīgiem pasākumiem, jo tie neietekmē ČSA pozīciju tās pamattirgū.

*Ierosināto kompensācijas pasākumu piemērotība*

- (136) Novērtējot to, vai kompensācijas pasākumi ir piemēroti, Komisija ņem vērā tirgus struktūru un konkurences apstākļus, lai pārliecinātos, ka šādi pasākumi neizraisa tirgus struktūras pasliktināšanos (GP pamatnostādņu 39. punkts).

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

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

<sup>(3)</sup> Neto samazinājums, neatņemot zaudējumus radošos maršrutos, kas vajadzīgi, lai atjaunotu dzīvotspēju, kā arī ņemot vērā paredzēto jaudas palielināšanu laikposmā no 2010. līdz 2013. finanšu gadam.

<sup>(4)</sup> Skatīt Komisijas lēmumu lietā *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, 111. apsvēruma.

<sup>(5)</sup> Lielākā daļa šo laika nišu pastāv koordinētās lidostās (lidostās, kur laika nišas piešķir koordinators saskaņā ar Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.)).

(137) Kompensācijas pasākumiem jābūt proporcionāliem atbalsta kropļojošajai ietekmei un, jo īpaši, uzņēmuma lielumam un relatīvajai ietekmei attiecīgajā tirgū vai tirgos. Samazinājuma daudzums jānosaka katrā gadījumā atsevišķi (GP pamatnostādņu 40. punkts).

(138) Komisija norāda, ka, lai gan ČSA joprojām ir vadošā Čehijas aviācijas tirgus dalībniece, tās tirgus daļa kopējā Eiropas gaisa satiksmes nozares ražīguma jaudā un izlaidē (pasažieru izteiksmē) ir tikai 1–2 %. ČSA ir salīdzinoši neliels pārvaldātājs, tāpēc vēl lielāks flotes samazinājums varētu nelabvēlīgi ietekmēt tās dzīvotspēju, neradot nodēriņas tirgus iespējas konkurentiem.

(139) Attiecībā uz svarīgāko pašu ieguldījuma daļu, t. i., jaudas samazināšanu, Komisija uzskata, ka samazinājums [10–11] % apmērā ir pietiekams, jo īpaši salīdzinot ar citiem aviosabiedrību pārstrukturēšanas gadījumiem <sup>(1)</sup>.

(140) Ņemot to vērā, Komisija uzskata, ka minētie kompensācijas pasākumi ir pietiekami, lai saskaņā ar GP pamatnostādņēm pēc iespējas samazinātu negatīvo ietekmi uz tirdzniecības apstākļiem.

#### 6.3.4. Līdz minimumam ierobežots atbalsts (pašu ieguldījums)

(141) Treškārt, saskaņā ar GP pamatnostādņu 43. punktu, lai ierobežotu atbalsta apjomu līdz stingram vajadzīgo pārstrukturēšanas izmaksu minimumam, atbalsta saņēmējam jānodrošina ievērojams ieguldījums pārstrukturēšanā no saviem pašu resursiem. Šāds ieguldījums var būt to aktīvu pārdošana, kas nav būtiski uzņēmuma izdzīvošanai, vai tirgus apstākļiem atbilstīgs ārējs finansējums.

(142) Komisija parasti uzskata, ka lielu uzņēmumu gadījumā pienācīgs ieguldījums ir vismaz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām. Taču ārkārtas apstākļos un īpašās grūtībās Komisija var piekrist mazākam ieguldījumam (GP pamatnostādņu 44. punkts).

(143) Pašu ieguldījumam jābūt reālam, t. i., faktiskam, neņemot vērā visus nākotnē sagaidāmus ienākumus, piemēram,

<sup>(1)</sup> *Air Malta* gadījumā (Komisijas Lēmums Nr. SA.33015, C(2012) 4198 *final*) rentablu maršrutu jauda tika samazināta par 5 %. Iepriekšējos aviosabiedrību pārstrukturēšanas gadījumos akceptētie kompensācijas pasākumi attiecās uz kopējās jaudas samazināšanu, piemēram, *Austrian Airlines*: 15 % (Komisijas Lēmums C 6/2009, OV L 59, 9.3.2010., 1. lpp., 323. apsvērums), *LTU*: 28 % (Komisijas Lēmums N 428/2002, OV C 148, 25.6.2003.), vai uz tirgus daļas samazināšanu, piemēram, *Cyprus Airways*: 3 % (Komisijas Lēmums C10/2006, OV L 49, 22.2.2008., 25. lpp., 129. apsvērums).

naudas plūsmas (GP pamatnostādņu 43. punkts). Būtībā pašu ieguldījums nedrīkst ietvert papildu valsts atbalstu.

(144) Ņemot vērā kopējās pārstrukturēšanas izmaksas CZK [8 900–10 500] miljonu apmērā, ierosināto ČSA pašu ieguldījumu veido

— privāts bankas aizdevums, ko piešķirusi *Komerční banka* (CZK [125–140] miljoni), un

— aktīvu (zemes, īpašuma, lidaparātu un meitasuzņēmumu) pārdošana <sup>(2)</sup>.

(145) Čehijas iestāžu ierosinātais ČSA pašu ieguldījums veidotu [70–80] % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām. Turklāt Komisija norāda, ka ČSA izdevās noslēgt privāttiesisku nomas līgumu par lidaparāta iegādi (USD [25–30] miljonu vērtībā), un arī to var uzskatīt par pašu ieguldījumu.

#### Lidaparāta noma

(146) ČSA 2011. gada maijā izdevās noslēgt nomas līgumu par privātu finansējumu lidaparāta *Airbus A319* un divu dzinēju iegādei. Nomu atbilstīgi tirgus apstākļiem piešķīra [...]. Nomas līguma vērtība atbilst aizdevumam USD [25–30] miljonu (apmēram CZK [520–600] miljoni jeb [5,3–5,9] % no pārstrukturēšanas izmaksām) apmērā.

(147) Iznomātājs saskaņā ar finanšu nomu ČSA atļaus lidaparātu izmantot desmit gadus; kad ČSA veiks visus maksājumus, tā kļūs par lidaparāta īpašnieci. Papildus pirmajai iemaksai [29–33] % apmērā no lidaparāta cenas ČSA iznomātājam maksās ceturkšņa nomas maksājumus, kuru apmēru aprēķinās, ņemot vērā lidaparāta cenu un tai pieskaitot procentu likmi, kas ir ekvivalenta likmei, ko iznomātājam piešķirtajam aizdevumam piemēroja banka (3 mēnešu Londonas starpbanku tirgus likme (*LIBOR*) un peļņa). Šo nomas maksājumu (vai drīzāk aizdevuma, ko iznomātājam piešķīra [...], atmaksas) nodrošinājums būs lidaparāts, un šis nodrošinājums būs par labu bankai un nezaudēs spēku visu nomas periodu.

(148) Komisija norāda, ka nomas līgums liecina par to, ka ČSA jau spēja iegūt ārēju finansējumu atbilstīgi tirgus apstākļiem un nesaņemot Čehijas iestāžu palīdzību. Savukārt šis finansējums apliecina tirgus ticību paredzētajai uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai. Tāpēc Komisija finanšu nomu CZK [520–600] miljonu apmērā uzskata par daļu no sabiedrības pašu ieguldījuma.

<sup>(2)</sup> Detalizētu informāciju skatīt 5. tabulā.



Privāts aizdevums, ko piešķirusi Komerční banka

(149) Ierosināto *Komerční banka* aizdevumu veido saskaņā ar pamatlīgumu piešķirta kredītlīnija. Komisija norāda, ka pamatlīgums, ar ko tiek piešķirta kredītlīnija CZK [480–540] miljonu apmērā, tika noslēgts jau 2009. gada 31. martā un ka, ņemot vērā ČSA finansiālā stāvokļa pasliktināšanos, vēlākos pamatlīguma grozījumos kredītlīnija tika samazināta. Pamatlīguma nesēnākajos (2009. gada decembra) grozījumos paredzētais kredītlīnijas apmērs ir tikai CZK [200–220] miljoni līdz 2010. gada 30. jūnijam. Komisija saprot, ka ierosinātais pašu ieguldījums CZK [125–140] miljonu apmērā ir šīs kredītlīnijas nesēnākais atlikums.

(150) Pašu ieguldījumam būtu jāaplicina tirgus ticība uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai. Tā kā attiecīgais aizdevuma līgums tika noslēgts ilgi pirms pārstrukturēšanas perioda sākuma un ņemot vērā to, ka *Komerční banka* vēlāk samazināja kredītlīnijas apmēru, Komisija šo privāto aizdevumu neatzīst par pašu ieguldījumu GP pamatnostādņu 43. punkta nozīmē.

Aktīvu pārdošana

(151) Aktīvu pārdošanas darījumus var iedalīt trīs grupās — i) pārdošana privātiem tirgus dalībniekiem, ii) nekustamo aktīvu pārdošana uzņēmumam *Prague Airport* un iii) meitasuzņēmumu pārdošana Čehijas valstij (ČAH).

i) Pārdošana privātiem tirgus dalībniekiem

(152) Daļa aktīvu, piemēram, beznodokļa preču uzņēmums un *Slovak Air Services, s.r.o.*, tika pārdoti atklātā, pārredzamā un beznosacījumu konkursā. Pārējie aktīvi tika pārdoti, atsevišķi vienojoties ar privātām struktūrām, piemēram, lidaparāti tika pārdoti dažādām aviosabiedrībām, bet laika nišas lidostā *London-Heathrow* pārdeva *British Airways*. Šie darījumi notika 2010. gada jūlijā un nodrošināja ieņēmumus CZK [3–3,5] miljardu ([31–35] % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām) apmērā.

(153) Komisija norāda, ka šis konkrētais ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās tiešām ir sabiedrības pašu resursi un ir reāls un faktiskais, kā prasīts GP pamatnostādņu 43. punktā. Tāpēc Komisija šos ieņēmumus atzīst par pašu ieguldījumu.

ii) Aktīvu pārdošana uzņēmumam *Prague Airport*

(154) Zemi un īpašumu, kas atrodas lidostas *Prague-Ruzyně* teritorijā, 2009. gada 9. decembrī, 2010. gada 2. februārī un

2010. gada 13. maijā pārdeva uzņēmumam *Prague Airport*. Šie aktīvi tika pārdoti par CZK [1 620–1 850] miljoniem ([15–17] % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām).

(155) Čehija ir pieņēmusi Likumu par lidostas *Prague-Ruzyně* īpašumtiesībām, kurā noteikts, ka visai zemei un īpašumam, kas atrodas lidostas *Prague-Ruzyně* teritorijā, ņemot vērā tās stratēģisko nozīmīgumu, jābūt valsts sabiedrības īpašumam. Čehijas iestādes uzskata, ka šis īpašums ir stratēģiski nozīmīgs lidostai *Prague-Ruzyně* saistībā ar jauno skrejceļu, kas tiks būvēts lidostā.

(156) Visu aktīvu pārdošanas cena tika noteikta novērtējuma ziņojumos, ko pirms attiecīgajiem darījumiem sagatavoja neatkarīgi Čehijas Republikas eksperti<sup>(1)</sup>. Komisija izanalizēja iesniegtos novērtējuma ziņojumus un atzina tos par pietiekami uzticamiem. Novērtējumi nerada bažas, jo tajos netika konstatētas kļūdas, ir izmantotas apstiprinātas metodes un novērtējumu pamatā ir ticami pieņēmumi. Komisija arī norāda, ka novērtējuma ziņojumi tika sagatavoti pirms attiecīgo darījumu noslēgšanas un tajos netika ņemta vērā valsts kā vienīgā iespējamā pircēja situācija (monopsonija). Tāpēc Komisija uzskata, ka pašreizējo novērtējuma ziņojumu rezultāti pietiekamā mērā atbilst aktīvu reālajām tirgus cenām.

(157) Sagatavojot novērtējumu, netika ņemtas vērā ķīlas vai citi apgrūtinājuma veidi. Attiecībā uz ķīlām, jo īpaši *Osinek* piešķirtā aizdevuma nodrošinājumu, Čehijas iestādes apstiprināja, ka pirms attiecīgo aktīvu pārdošanas visas ķīlas tika atbrīvotas. Divos no trim pārdošanas līgumiem (attiecīgi 2009. gada 9. decembra un 2010. gada 2. februāra līgumos) līgumslēdzēji vienojas, ka īpašums tiks nodots neapgrūtināts. Tikai trešajā līgumā (2010. gada 13. maija līgumā) ir iekļauts nosacījums, ar ko paredz, ka uz nodoto īpašumu attiecas apgrūtinājumi un servitūti, kas ir uzskaitīti zemesgrāmatā. Attiecīgie apgrūtinājumi ir:

a) *Prague Airport* servitūts attiecībā uz pārveidotāju un sadales punktu izmantošanu (zemesgabala Nr. 2587);

b) ČSA servitūts attiecībā uz zemes izmantošanu operatīvos nolūkos (zemesgabals Nr. 2588/3);

c) *PREdistribuce, a.s.* servitūts attiecībā uz kabeļu tīkla uzturēšanu un tiesībām uzturēties īpašumā (zemesgabals Nr. 2586/1).

<sup>(1)</sup> Eksperti (*YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o.* un *PROSCON, s.r.o.*) ir reģistrēti Čehijas Republikas Tieslietu ministrijas uzturētajā Ekspertu institūciju reģistrā, un tiem ir pieredze aktīvu novērtēšanas jomā.



- (158) Komisija uzskata, ka apgrūtinājumi un servitūti var samazināt nekustamā īpašuma vērtību. Tomēr tā norāda, ka 156. apsvēruma a) apakšpunktā minētais servitūts īpašuma nodošanas brīdī tika likvidēts, jo tas attiecās uz īpašuma pircēju. Čehijas iestādes apstiprināja, ka 156. apsvēruma b) apakšpunktā minētais servitūts īpašuma nodošanas brīdī vairs nepastāvēja. Savukārt 156. apsvēruma c) apakšpunktā minētais servitūts joprojām pastāv, taču tas ir viens no priekšnosacījumiem, kas jāizpilda, lai nodrošinātu *Prague Airport* savienojumu ar elektroenerģijas sadales tīklu, ko uztur *PREdistribuce, a.s.*
- (159) Ņemot vērā vienīgā ar īpašumu nodotā servitūta izšķirīgo nozīmi, Komisija uzskata, ka uzskaitītie servitūti neietekmēja pārdoto aktīvu vērtību.
- (160) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija CZK [1 620–1 850] miljonus lielos ieņēmumus no zemes pārdošanas atzīst par pašu ieguldījumu.
- iii) Meitasuzņēmumu pārdošana ČAH
- (161) Otrs darījums, kurā ir notikusi pārdošana valstij, ir ČSA meitasuzņēmumu pārdošana ČAH. Pārdotie uzņēmumi ir *HCA* (CZK [500–580] miljoni); *Czech Airlines Handling, a.s.* (CZK [700–800] miljoni); *ČSA Services, s.r.o.* (CZK [25–28] miljoni) un *Czech Airlines Technics, a.s.* (CZK [1–1,15] miljardi). Aktīvu kopējā pārdošanas vērtība ir CZK [2,35–2,6] miljardi ([24–26] % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām).
- (162) Aktīvu pārdošanas cena tika noteikta, ņemot vērā 53. apsvērumā minētos *Deloitte Advisory, s.r.o.* un *PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o.* sagatavotos novērtējuma ziņojumus. Komisija izanalizēja iesniegtos novērtējuma ziņojumus un atzina tos par pietiekami uzticamiem. Novērtējumi nerada bažas, jo tajos netika konstatētas kļūdas, ir izmantotas apstiprinātas metodes un novērtējumu pamatā ir ticami pieņēmumi. Tāpēc Komisija uzskata, ka pašreizējo novērtējuma ziņojumu rezultāti pietiekami atbilst aktīvu reālajām tirgus cenām. Komisija arī norāda, ka novērtējuma ziņojumi tika sagatavoti pirms attiecīgo darījumu noslēgšanas.
- (163) Konkurents, komentējot ČAH izveidi, norādīja, ka šīs struktūras vienīgais mērķis ir nodrošināt ČSA papildu līdzekļus. Tomēr Komisija norāda, ka Čehija ir paziņojusi, ka ČAH netika izveidots tikai tāpēc, lai nodotu kapitālu ČSA. ČAH galvenais mērķis ir padarīt valsts sabiedrības pievilcīgākas iespējamiem ieguldītājiem. Pateicoties izveidotajai ČAH struktūrai, dažādiem ieguldītājiem tiešām būs vieglāk privatizēt atsevišķus ČSA meitasuzņēmumus. Turklāt, ČAH izveidei būtu jānodrošina konkurētspējīgas cenas par grupas ietvaros sniegtiem pakalpojumiem un jāsekme visu meitasuzņēmumu peļņa, kā arī to orientēšanās uz ārējiem klientiem.
- (164) Visbeidzot, ČAH pašreizējās struktūras izveidi apstiprināja Čehijas Konkurences uzraudzības iestāde (piemērojot saistības), un meitasuzņēmumi tika pārdoti saskaņā ar minētajiem novērtējuma ziņojumiem.
- (165) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija norāda, ka kopējais pašu ieguldījums, ieskaitot ieņēmumus no meitasuzņēmumu pārdošanas, būtu [78–85] % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām. Taču šajā gadījumā šis pasākums nav jāņem vērā, jo arī bez tā ČSA ir nodrošinājusi pietiekamu pašu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksu segšanā (aktīvu pārdošana privātiem tirgus dalībniekiem, zemes un īpašuma pārdošana valsts sabiedrībai *Prague Airport* un lidaparāta noma), kura kopējais apmērs ir CZK [5,2–5,8] miljardi jeb [55–60] % no pārstrukturēšanas izmaksām<sup>(1)</sup>.
- (166) Tāpēc Komisija uzskata, ka GP pamatnostādņu 43. punktā paredzētās prasības ir īstenotas un tādējādi atbalsta apjoms ir ierobežots līdz stingram vajadzīgo pārstrukturēšanas izmaksu minimumam.

### 6.3.5. Princips „vienreiz un pēdējoreiz”

- (167) Visbeidzot, piešķirot atbalstu, jāievēro nosacījums „vienreiz un pēdējoreiz”. GP pamatnostādņu 72. punktā ir noteikts, ka sabiedrība, kas pēdējo desmit gadu laikā ir saņēmusi glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu, nav atbilstīga jauna glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsta saņemšanai.
- (168) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija izteica šaubas par iespējamiem valsts atbalsta elementiem saistībā ar *Osinek* piešķirto aizdevumu. Taču galīgajā lēmumā lietā SA.29864 — *Osinek, a.s.* sniegtā aizdevuma iespējamā

<sup>(1)</sup> Paziņotais atbalsta elements ir CZK 2 500 miljoni. Kopējie ieņēmumi no lidaparāta nomas (CZK [520–600] miljoni), aktīvu pārdošanas privātiem tirgus dalībniekiem (CZK [3–3,5] miljardi) un zemes un īpašuma pārdošanas valstij (CZK [1,62–1,85] miljardi) ir CZK [5,2–5,8] miljardi. Tāpēc arī tad, ja meitasuzņēmumu pārdošanu ČAH uzskatītu par atbalstu, atbalsta elements būtu CZK [4,5–5] miljardi (CZK 2 500 miljoni un CZK [2,35–2,6] miljardi). Šis atbalsta elements ir mazāks par pašu ieguldījumu (CZK [5,2–5,8] miljardi), kas tādējādi segtu vairāk nekā 50 % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām CZK [8,9–10,5] miljardu apmērā.

saistība ar valsts atbalstu Komisija secināja, ka *Osinek* aizdevums nav uzskatāms par valsts atbalstu, un pat tad, ja tā būtu, atbalsts būtu saderīgs ar LESD <sup>(1)</sup>. Turklāt Čehijas iestādes ir apstiprinājušas, ka ČSA pēdējo desmit gadu laikā nav saņēmusi nekādu glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu. Tādējādi Komisija uzskata, ka princips „vienreiz un pēdējoreiz” ir ievērots.

### 6.3.6. Citi ar iespējamu valsts atbalstu saistīti jautājumi

- (169) Oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā trešās personas izvirzīja vairākus papildu jautājumus par iespējamu valsts atbalstu, t. i., par HCA pārdošanu, ČSA izpilddirektora šķērsfinansēto atalgojumu, ko izmaksā *Prague Airport*, un priekšrocībām, kas, iespējams, piešķirtas ČSA saistībā ar pakalpojumu nodrošināšanu maršrutā Prāga–Telaviva.

#### HCA pārdošana

- (170) Iesniegtajās piezīmēs TS apgalvoja, ka ČSA izmantoja tai piešķirto valsts atbalstu, lai paplašinātu savu uzņēmējdarbību līgumreisu jomā (ko īsteno tās meitasuzņēmums HCA), tādējādi tā var piedāvāt lidojumu cenas, kas ir par 20 % zemākas nekā tirgus standarta cenas.
- (171) Komisija pieprasīja detalizētu informāciju par HCA pārdošanu un turpmāko darbību. Čehija paskaidroja, ka, nododot šo līgumreisu uzņēmumu, HCA netika ieguldīts neviens lidaparāts, un apstiprināja, ka visu lidaparātu noma notiek saskaņā ar tirgus noteikumiem — vai nu ekspertu atzinumu par nodošanas cenu <sup>(2)</sup>, vai arī nomas likmēm, kas noteiktas, ņemot vērā nomas likmju pārskatu (*Lease Rate Digest*) <sup>(3)</sup>, ko publicējis Starptautiskais Aviācijas birojs, kas specializējas dažādu veidu un ražošanas gadu lidaparātu ekspluatācijas nomas tirgus likmju novērtēšanā.
- (172) Par darbinieku iespējamu nodošanu Čehijas iestādes paskaidroja, ka saistībā ar ČSA ieguldījumu līgumreisu uzņēmumā un atbilstīgi Čehijas Komerckodeksa noteikumiem 2010. gadā HCA tika nodots neliels ČSA administratīvo darbinieku skaits (aptuveni 20). Lielākā daļa darbinieku, tostarp visi piloti un apkalpes locekļi, pievienojās HCA pēc piedalīšanās jaunā darbinieku atlases procedūrā. Visi darbinieki, kas iepriekš strādāja ČSA, lauza savus

darba līgumus un noslēdza jaunus līgumus ar HCA. Noslēdzot jaunus līgumus, netika nodotas tiesības saistībā ar darba stāžu ČSA.

- (173) Visbeidzot, Čehija apstiprināja, ka ČSA flote netika nodota HCA, lai to izmantotu ČSA lidojumu nodrošināšanai. HCA nav paplašinājies kopš 2009. gada un patlaban tikai sāk atjaunot lidojumu apjomu, ko 2008. un 2009. gadā nodrošināja ČSA līgumreisu struktūrvienība. Tas nepārņems ČSA pārtrauktos plānotos lidojumus un piedāvās tikai līgumreisu.
- (174) Ņemot vērā saņemto informāciju, Komisija neuzskata, ka būtu notikusi ČSA un HCA šķērssubsīdēšana un ka selektīvā priekšrocība, kas tika piešķirta ČSA, būtu nodota HCA.

#### Izpilddirektora atalgojuma šķērsfinansēšana

- (175) ČSA izpilddirektors bija arī *Prague Airport* izpilddirektors un 2010. un 2011. gadā saņēma atalgojumu no abiem uzņēmumiem. Attiecībā uz apgalvojumu par iespējamu sabiedrībai ČSA piešķirtu priekšrocību, kas izpaužas kā tās izpilddirektora atalgojums, Čehija paskaidroja, ka izpilddirektora atalgojums ir noteikts divos atsevišķos vadības līgumos, ko izpilddirektors noslēdzis ar attiecīgi ČSA un *Prague Airport*. Turklāt Čehija apliecina, ka *Prague Airport* nepiešķir kompensāciju, ar ko apmaksāt izpilddirektora darbu ČSA. Saskaņā ar abiem vadības līgumiem atalgojumu veidoja divi elementi — pamatatalgojums un no darba rezultātiem atkarīga prēmija. Līgumā ar ČSA noteiktā pamatatalgojuma apmērs tika samazināts līdz CZK 1 mēnesī līdz brīdim, kad ČSA sasniegs pozitīvus pamatdarbības rezultātus. Taču ar darba rezultātiem saistīto prēmiju apmērs joprojām bija divpadsmit nesamazinātie pamatatalgojumi gadā.
- (176) Komisija pārbaudīja izpilddirektora algas pārskatu, un tas tiešām liecina, ka algas un prēmiju apmērs, ko izpilddirektoram izmaksāja ČSA, veido aptuveni [...] no viņa gada ienākumiem, bet pārējie [...] tiek saņemti par viņa darba uzņēmumā *Prague Airport*. Galvenais šīs atšķirības iemesls ir abu sabiedrību dažādie darbības rezultāti attiecīgajā periodā.
- (177) Tā kā izpilddirektora atalgojums par darbu abās sabiedrībās bija atkarīgs no to darbības rezultātiem, Komisija uzskata, ka ČSA nesaņēma valsts atbalstu tās izpilddirektora atalgojumam.

<sup>(1)</sup> LESD atbilstīgu atbalstu piešķir citā nolūkā, proti, lai saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu uzlabotu uzņēmuma iespējas saņemt ārēju finansējumu un tādējādi novērstu nopietnus traucējumus dalībvalsts ekonomikā, un tāpēc atbilstīgi LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam tas nav uzskatāms par glābšanas un pārstrukturēšanas atbalstu GP pamatnostādņu nozīmē.

<sup>(2)</sup> Ekspertu 2011. gada 3. jūnija atzinums, ko ČSA Group uzdevumā sagatavoja *Ernst&Young Valuations, s.r.o.*

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

## Maršruts Prāga–Telaviva

- (178) Iesniegtajās piezīmēs TS apgalvo, ka Čehija, darbojoties ČSA interesēs, pārrunās panāca vienošanos par to, ka maršrutā Prāga–Telaviva pakalpojumus var nodrošināt vairāki pārvadātāji. Čehijas Republikas un Izraēlas valsts sarunas, kas attiecās arī uz divpusējā Līguma par aviotransportu (turpmāk „Līgums”) <sup>(1)</sup> grozījumiem, notika neilgi pēc tam, kad beidzās atklātais konkurss par pakalpojumu sniegšanu šajā maršrutā, kurā uzvarēja TS (skatīt 71 apsvērumu).
- (179) Komisija norāda, ka līdz brīdim, kad starp ES un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Izraēlas valsti, no otras puses, tiks noslēgts vienots līgums par aviāciju Eiropas–Vidusjūras reģionā, Čehijas Republikai ir likumīgas tiesības sākt sarunas ar Izraēlas valsti par abu pušu avio-pārvadātāju tiesību paplašināšanu iesaistīties pārvadājumu tirgū.
- (180) Apspriešanās procesā pirms Līguma noslēgšanas aviācijas iestādes *inter alia* vienojās par pārvadājumu tirgus pieejamības pagaidu paplašināšanu, atļaujot veikt „īpašus lidojumus”, un pēc tam tika pieņemti Līguma grozījumi.
- (181) Čehijas iestādes paskaidroja, ka Čehijas–Izraēlas pārvadājumu tirgus pieejamības paplašināšana tika apspriesta ne tikai ČSA interesēs un ka pieejamības paplašināšana notika pilnībā atbilstīgi valsts tiesību normām un nebija pretrunā Čehijas Republikas Satiksmes ministrijas Civilās aviācijas departamenta lēmumam, ar ko tiesības sniegt pārvadājumu pakalpojumus attiecīgajā maršrutā piešķir sabiedrībai *Travel Service* <sup>(2)</sup>.
- (182) Komisija uzskata, ka dalībvalstij ir tiesības jebkurā laikā ierosināt izmaiņas divpusējā līgumā, ja tās nav pretrunā ES tiesību aktiem. Turklāt lēmumā, ar kuru TS tika piešķirtas tiesības sniegt pakalpojumus maršrutā Prāga–Telaviva, nav noteikts, ka līdzīgas tiesības nevarētu piešķirt citam tirgus dalībniekam, ja tas ir saskaņā ar Līguma noteikumiem.
- (183) Visbeidzot, Komisija norāda, ka saskaņā ar pārskatītā Līguma III panta 1. punktu „katram līgumslēdzējam ir tiesības rakstveidā norādīt otram līgumslēdzējam vienu vai vairākas aviosabiedrības, kas noteiktajos maršrutos

sniegs pakalpojumus, par kuriem panākta vienošanās.” Tāpēc ČSA nav vienīgais avio-pārvadātājs, kas varētu gūt labumu no Līguma grozījumiem. Tiesām, šķiet, ka Līguma pārskatīšana ir uzskatāma par konkurenci veicinošu tirgus atvēršanas pasākumu. Tāpēc nevar secināt, ka šis pasākums ir īpaši labvēlīgs ČSA un tāpēc būtu uzskatāms par valsts atbalstu.

## 6.4. NOSLĒGUMS

- (184) Paziņotais pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija pauž nožēlu par to, ka Čehijas iestādes neievēroja LESD 108. panta 3. punktā noteikto neīstenošanas pienākumu. Taču, ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka piešķirtais atbalsts CZK 2 500 miljonu apmērā un PP ir saderīgi ar GP pamatnostādņu noteikumiem. Tādējādi Komisija uzskata, ka saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

## 1. pants

Čehijas paziņotais pārstrukturēšanas atbalsts, piešķirot CZK 2 500 miljonus *České aerolinie, a.s. (Czech Airlines)*, lai aizdevuma parādsaistības dzēstu pret pašu kapitālu, ir uzskatāms par valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

Šā valsts atbalsta īstenošana ir saderīga ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

## 2. pants

Šis lēmums ir adresēts Čehijas Republikai.

Briselē, 2012. gada 19. septembrī

Komisijas vārdā —  
priekšsēdētāja vietnieks  
Joaquín ALMUNIA

<sup>(1)</sup> Čehijas un Slovākijas Federālās Republikas valdības un Izraēlas Valsts valdības līgums par aviotransportu, parakstīts 1991. gada 24. aprīlī Jeruzalemē.

<sup>(2)</sup> Čehijas Republikas Satiksmes ministrijas Civilās aviācijas departamenta 2011. gada 30. jūnija Lēmums Nr. 278/2011-220-SP/18.