РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 19 септември 2012 година

относно държавната помощ SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) приведена в действие от Чешката република за České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — план за преструктуриране)

(нотифицирано под номер C(2012) 6352)

(само текстът на чешки език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2013/151/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид решението, чрез което Комисията реши да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС [1] по отношение на помощта SA.30908 (C 11/C, ex № 176/10) [2],

като покани заинтересованите страни да представят мненията си по силата на посочените разпоредби и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 12 май 2010 г. Чешката република уведоми Комисията за помощта за преструктурирането на дружеството České aerolinie, a.s. (наричано по-нататък „ČSA“). Комисията поиска допълнителна информация с писма от 6 юни 2010 г. и 25 ноември 2010 г., на които чешките органи отговориха с писма от 15 и 24 септември 2010 г., 15 декември 2010 г. и 28 февруари 2011 г.

(2) С писмо от 23 февруари 2011 г. Комисията уведоми Чешката република, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС по отношение на помощта (наричано по-нататък „решението за откриване на процедурата“). Чешката република предостави мнения по това решение с писмо от 28 април 2011 г. Комисията зададе допълнителни въпроси с писма от 26 юли 2011 г., 15 март 2012 г., 7 май 2012 г. и 11 юли 2012 г., на които Чешката република отговори на 22 август 2011 г., 15 септември 2011 г., 7 октомври 2011 г., 16 ноември 2011 г., 23 ноември 2011 г., 12 декември 2011 г., 3 януари 2012 г., 16 април 2012 г., 22 май 2012 г., 14 юни 2012 г., 5 юли 2012 г., 10 юли 2012 г., 20 юли 2012 г. и 10 август 2012 г.

(3) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 23 юни 2011 г. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си.

(4) Комисията получи мнения от две заинтересовани страни на 30 юни 2011 г., 19 юли 2011 г., 15 август 2011 г., 25 ноември 2011 г. и 13 декември 2011 г. Тя ги препрати до Чешката република, на която беше предоставена възможност да отговори; нейните мнения бяха получени с писма от 31 август 2011 г. и 3 февруари 2012 г.

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА И НА ПЛАНА ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

2.1 ПОМОЩ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

(5) Общите мерки за помощ за преструктуриране, за които е постъпило уведомление, са: i) заем в размер на 2 500 млн. CZK от притежаваното от държавата дружество Osinek, a.s. (в случай, че се смята за държавна помощ); ii) освобождаването на обезпечението и замяната на дълг срещу дялов капитал по заема от Osinek; и iii) гарантиран банков кредит в размер на 20,8 млн. EUR за финансиране на придобиването на самолет. Общите разходи, предвидени за преструктурирането, за които е постъпило уведомление, възлизат на [8,9-10,5] (*) млрд. [3] CZK ([360–410] млн. EUR).

[1] Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“). И в двата случая разпоредбите по същество са същите. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно. ДФЕС също въведе някои терминологични промени, като замяната на „Общност“ със „Съюз“ и на „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. Терминологията на ДФЕС ще бъде използвана в настоящото решение.

[2] Решение на Комисията C(2011) 994 окончателно от 23 февруари 2011 (ОВ C 182, 23.6.2011 г., стр. 13).

(*) Търговска тайна

[3] Размер на разходите за преструктуриране след преразглеждане на плана за преструктуриране (от 3 януари 2012 г.). В уведомлението разходите за преструктуриране възлизат на [7,60-9,20] млрд. CZK.

(6) На 21 март 2012 г. Комисията прие решение по дело SA.29864 - възможен характер на държавна помощ на предоставен заем от Osinek a.s. Заключението от разследването беше, че заемът от Osinek не представлява държавна помощ и дори и да представляваше, тази помощ щеше да бъде съвместима с Временната общностна рамка за мерките за държавна помощ за подпомагане на достъпа до финансиране при настоящата финансова и икономическа криза [1] (наричана по-нататък „временната рамка“). Следователно настоящият случай за преструктуриране вече не е свързан с тази мярка. Гарантираният банков кредит в размер на 20,8 млн. EUR беше изоставен, защото ČSA успя да осигури финансов лизинг, предоставен от […]. Следователно единствената мярка за преструктуриране, която остава за оценяване, е замяната на дълг срещу дялов капитал по заема от Osinek, предшествана от освобождаването на обезпечението на заема.

Освобождаване на обезпечение и замяна на дълг срещу дялов капитал

(7) На 3 май 2010 г. чешкото правителство прие Резолюция № 333 относно плана за преструктуриране на ČSA (наричана по-нататък „Резолюция № 333“), чрез която чешкото правителство нареди на Министерството на промишлеността и търговията [2] да освободи активите по част от обезпечението преди увеличението на регистрирания капитал на ČSA. Правно основание за замяната на дълг срещу дялов капитал е посочената резолюция и замяната е извършена на 30 юни 2010 г.

2.2 БЕНЕФИЦИЕР

(8) От 1923 г. ČSA е националният въздушен превозвач на Чешката република. През 2009 г. дружеството превозва 37 % от пътниците, чието пътуване започва или завършва в Прага. ČSA е държавно дружество, като 95,69 % от акциите му са собственост на Чешката република чрез Министерството на финансите. Миноритарните акционери са Česká pojišťovna, a.s. (2,26 %), Пражката столична община (1,53 %) и Братиславската столична община (0,51 %). ČSA е член на Sky Team Alliance и предлага услуги за редовен въздушен транспорт (104 дестинации в 44 държави). През 2009 г. дружеството ČSA е превозило 4,7 милиона пътници и генерирало приходи в размер на 14,9 млрд. CZK (96 млн. EUR).

(9) В таблица 1 се посочва развитието на финансовите данни на ČSA от 2006 г. до първата половина на 2011 г. ts

Таблица 1

финансови данни за Czech Airlines (съгласно чешките счетоводни стандарти)

'000 CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Печалба/загуба	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Оборот	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000–7 250 000]
Нетен паричен поток от оперативни дейности	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	N/A
Дълг	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000–2 900 000]
Нетна лихва	– 94 374	– 55 254	– 14 263	N/A	N/A	N/A
Стойност на нетните активи	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000–6 225 000]

Таблица 2

Развитие на ключови критерии през 2009 г. (съгласно чешките счетоводни стандарти)

'000 CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Загуби	[– 1 320 000-(– 1 190 000)]	[– 1 840 000-(– 1 660 000)]	[– 2 625 000-(– 2 365 000)]
Оборот	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Дълг	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Стойности на нетните активи	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

[1] ОВ C 16, 22.1.2009 г., стр. 1.

[2] Вземанията от ČSA, произтичащи от споразумението за заема от Osinek, са предоставени на Министерството на търговията и промишлеността през септември 2009 г. Тази договореност позволи ликвидацията на Osinek.

(10) Цифрите сочат, че въпреки някои отрицателни промени, дружеството ČSA още е генерирало печалба през 2007 и през 2008 г. Стопанските резултати обаче се влошават значително през 2009 г. поради въздействието на икономическата криза. Оборотът намалява малко през разглеждания период, а паричният поток спада значително. Равнището на дълга, изчислено като сумата от дългосрочните и краткосрочните пасиви, и банкови заеми, е общо взето стабилно. Стойността на активите е намаляла значително, особено през 2009 г.

(11) В таблица 2 е показано развитието по тримесечия за 2009 г. Видно е, че загубите на дружеството се увеличават значително, по-специално между юни и септември – с [705–785] млн. CZK в сравнение с [470–520] млн. CZK между март и юни. Промяната в оборота се равнява на [4,88–5,42] млрд. CZK между март и юни и [5,04–5,59] млрд. CZK през периода юни — септември. Промяната не варира значително и следователно не може да означава, че положението на дружеството се е влошило по-специално през първата половина на годината. Дългът на дружеството е намалял през периода март — юни и се е увеличил с [0,89–1,05] млрд. CZK през периода юни — септември. Накрая, общата стойност на активите на ČSA се е увеличила през първия разглеждан период (март — юни) и е намаляла с [75–85] млн. CZK през периода юни — септември.

(12) Чешките органи твърдят, че въпреки че финансовото положение на ČSA се е влошило като последица от световната икономическа рецесия още в края на 2008 г., то е имало причини да смята, че през летния сезон на 2009 г., когато се наблюдава всеобщ връх в приходите на въздухоплавателната индустрия, е трябвало да се постигнат значително по-добри резултати. Въз основа на тази прогноза, подкрепяна от опита на ČSA от предходни години, дружеството е очаквало, че ще натрупа достатъчни резерви, за да може да стабилизира паричния поток и да предотврати по-нататъшни загуби.

(13) При все това резултатите за първата половина на 2009 г., докладвани на ръководството през средата на август 2009 г., показват значителен спад на средните приходи през юни. Става ясно, че дружеството вече не може да осъществява стопанската си дейност без незабавни мерки за орязване на разходите и финансова помощ от външни източници. Така Съветът на директорите на дружеството сформира работна група, която да подготви плана за преструктуриране на дружеството. Ето защо през август 2009 г. ръководството на ČSA прие мерки за откриване на процес на преструктуриране и основният фокус на ČSA се прехвърли от ежедневните операционни мерки към цялостното преструктуриране на дейността на дружеството.

(14) Следователно чешките органи посочват, че с оглед на гореописаното развитие ČSA може да се смята за предприятие в затруднение по смисъла на Насоките на общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение [1] от 2004 г. (наричани по-нататък „насоките за оздравяване и преструктуриране“), считано от август 2009 г.

Czech Aeroholding

(15) След приключването на процеса на преструктуриране Чешката република цели да намери стратегически партньор за ČSA. Настоящата времева рамка за влизането на стратегическия инвеститор в ČSA е най-късно ноември 2013 г. В подготовката на планираната приватизация чешкото правителство реши да създаде нова корпоративна структура в рамките на дружеството Český Aeroholding a.s. (наричано по-нататък „ČAH“).

(16) Към момента ČAH включва следните дружества: ČSA, Prague Airport, a.s. (наричано по-нататък „Prague Airport“) и предишните дъщерни дружества на ČSA, т.е. Czech Airlines Handling, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (наричано по-нататък „HCA“), Czech Airlines Technics, a.s. и ČSA Services, s.r.o. (вж. фигура 1). Целта на ČAH е да преструктурира дружествата, групирани в холдингово дружество, да улесни достъпа до търговско финансиране и да ги подготви за предстоящата приватизация.

(17) Czech Airlines Handling, a.s. предоставя услуги по обслужване на пътници и самолети, почистване на самолети и сгради, както и наземни транспортни услуги за ČSA и за други въздушни превозвачи, които извършват редовни полети от и до Прага. Czech Airlines Handling, a.s. е единственият оператор на пазара на почистване на самолети на пражкото летище Ruzyně. По отношение на наземното обслужване Czech Airlines Handling се конкурира на пражкото летище Ruzyně с Prague Airport и с други дружества за наземно обслужване, като например Menzies Aviation.

(18) HCA извършва чартърни полети. На този пазар то се конкурира с Travel Service, a.s. и с известен брой по-малки чартърни въздушни превозвачи, които извършват дейност от пражкото летище Ruzyně, например Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air и още няколко, които имат само малък пазарен дял на пражкото летище Ruzyně.

(19) Дружеството Czech Airlines Technics, a.s. извършва леко и по-основно поддържане на самолети върху всички самолети Boeing B737 и Airbus A320. То също така извършва подробни прегледи на самолети ATR 42/72 и има сертификат да извършва прегледи на самолети Airbus A310. Това дъщерно дружество обслужва основно ČSA. При все това [17,5–19,5]% от приходите му идват от услуги, предоставени на трети страни, например Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines и Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services, s.r.o. извършва дейност на център за приемане на повиквания и център за наемане на работа като [88-98]% от услугите му се предоставят на ČSA.

[1] ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2. Валидността на насоките беше продължена през 2009 г. (ОВ C 156, 9.7.2009 г., стр. 3).

(21) В началото на периода на преструктуриране ČSA също има мажоритарен дял в редица други дружества, по-конкретно:

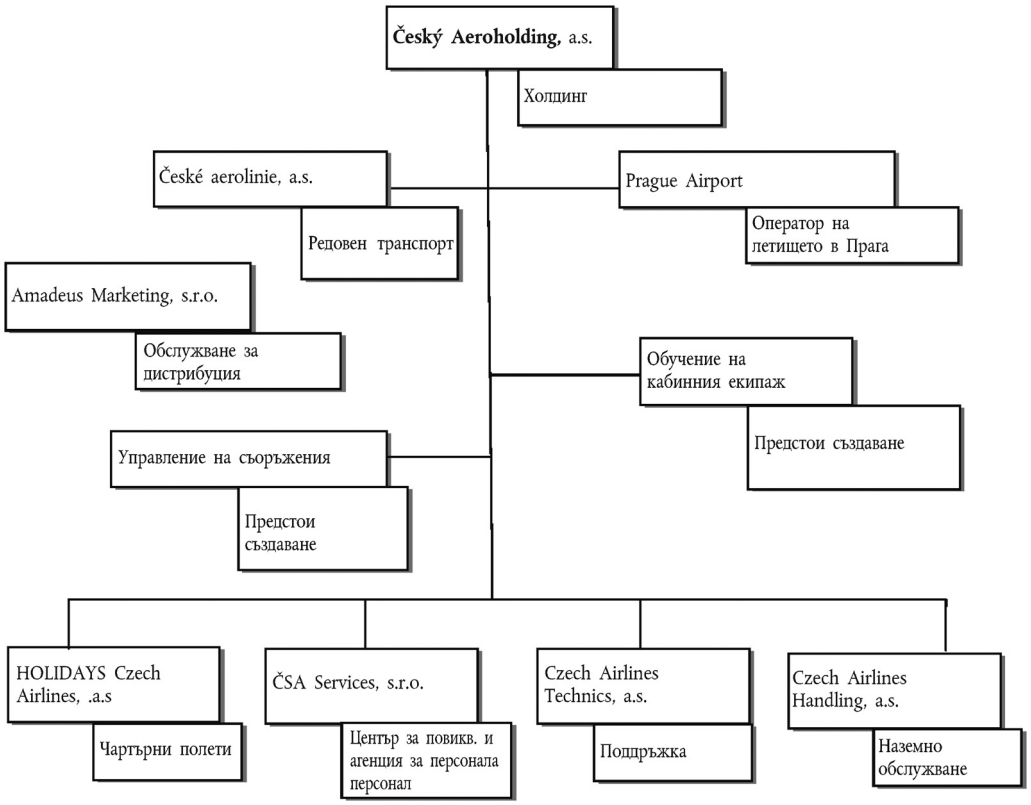
— Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 % собственост), което захранва световната система за дистрибуция Amadeus за Чешката и за Словашката република;

— Slovak Air Service, s.r.o. (100 %); и

— ClickforSky (100 %).

Фигура 1

Структура на Český Aeroholding, a.s.



(22) На 25 октомври 2011 г. чешкият орган за защита на конкуренцията одобрява създаването на ČAH с известен брой условия по отношение на потенциалните заплахи за конкуренцията в резултат от сливането на ČSA и Prague Airport, както от вертикални, така и от хоризонтални припокривания (по-специално в областта на наземното обслужване) на дейностите на сливащите се страни.

(23) Условията са както от поведенчески, така и от структурен характер, и задължават ČAH да поддържа прозрачен, недискриминаторен и равен достъп до летищната инфраструктура на пражкото летище Ruzyně при търговски разумни условия за всички заинтересовани страни. По-специално ангажиментите са свързани с отделяне на оператора на пражкото летище Ruzyně от останалите дейности, извършвани в рамките на ČAH, размяната на търговско поверителна информация между субектите, участващи в ČAH, разпределяне на слотове на пражкото летище Ruzyně, продажбата на дейностите по наземно обслужване на Prague Airport на независим купувач и прозрачния и равен достъп до услуги, предоставяни от субекти в рамките на ČAH, за всички участници на пазара, които се интересуват да предоставят услуги по наземно обслужване и/или поправка и поддръжка на пражкото летище Ruzyně ([1]).

2.3 ПЛАН ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

(24) През май 2010 г. чешките органи уведомиха Комисията за план за преструктуриране (наричан по-нататък „ПП“), който след това беше актуализиран при последващи подавания на информация. ПП се съсредоточава върху мерките по отношение на основната стопанска дейност на ČSA – редовния въздушен превоз на пътници.

([1]) Решение на чешкия орган за защита на конкуренцията № S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

Предвижда се другите стопански сектори или да бъдат продадени, или да бъдат възложени на други в рамките на структурата на холдинга.

(25) Затрудненията на ČSA се коренят в увеличеното разширяване на мрежата през периода 2004 — 2006 и навлизането на нискотарифни превозвачи на пражкото летище Ruzyně. Освен това дружеството страда от дълго време от оперативната неефективност на исторически оператор, като настъпването на световната икономическа рецесия доведе до понижено търсене от страна на пътниците и до по-високи разходи за гориво.

(26) Актуализираната версия на ПП от 3 януари 2012 г. цели да възстанови дългосрочната жизнеспособност на ČSA до 2014 г. Периодът на преструктуриране продължава от август 2009 г. до юни 2014 г. (общо 5 години).

(27) В съответствие с неотдавнашното развитие на индустрията на въздушния превоз чешките органи актуализираха предположенията си за предвиждания път за постигане на жизнеспособност на ČSA и представиха нови сценарии с варианти за базов, най-добър и най-лош сценарий. ČSA смята, че оценките по-долу са консервативна основа за бъдещото му развитие. Оценките не отчитат планираното влизане на частен инвеститор, което вероятно ще има положителен ефект върху резултатите на ČSA и ще засили допълнително дългосрочната му жизнеспособност.

(28) Най-важните външни фактори, засягащи резултатите на ČSA, са следните: i) увеличаване на цената на горивото (увеличение с близо 40 % в сравнение със сценариите, включени в решението за откриване на процедурата), ii) значително по-ниско търсене, iii) засилена конкуренция и iv) спад в приходите от продажба на билети.

(29) Базовият сценарий се изгражда въз основа на предположението, че пазарът ще се развива според макроикономическите прогнози на Чешката национална банка и на Международния валутен фонд. Навлизането на нискотарифни превозвачи се смята за основния фактор, който ще засегне резултатите в пазарния дял на ČSA.

(30) Външните фактори включват:

— пазарна цена на горивото от 1 000 USD/мТ;

— обменни курсове: 17,0 USD CZK/USD, 24,5 EUR CZK/EUR;

— доходност [2–2,2], коефициент на натовареност пътници [66–73]%.

(31) Вътрешните фактори включват:

— преструктуриране на собствеността на самолетите и разходите за поддръжка;

— допълнително подобрение на разходите за пътници (намаляване на разходите за глобалната система за дистрибуция и кетъринг);

— допълнително подобряване на продуктивността на екипажа на самолетите Airbus;

— оптимизиране на разходите за екипаж за регионалния (ATR) флот, по-голямо използване на самолетите;

— частично засилване на флота от самолети A320 и B 737 (по-голям брой места);

— намалено средно потребление на гориво – следствие от подновяването на флота;

— оптимизиране на системата за управление на приходите – повишение с [0,95–1]% на доходността;

— отрицателното въздействие на закупуването на квоти за емисии се балансира със среден приход на пътник;

— считано от лятото на 2012 г. дейността ще продължи с флот, който се състои от ATR (7 самолета), Airbus (15 самолета) и Boeing (5 самолета).

(32) Като последствие от преструктурирането ČSA очаква следното развитие на възвръщаемостта на неговия вложен капитал (ROCE):

Таблица 3

Очаквана възвръщаемост на вложения капитал

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Базов сценарий	– 23,6 %	[– 2,5 – (– 3)]%	[0,9–1,1]%	[1,7–1,85]%	[2,1–2,4]%
Най-добър сценарий	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)]%	[3,6–3,9]%	[4,8–5,2]%	[4,8–5,2]%
Най-лош сценарий	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)]%	[– 9,5 – – 8,9]%	[0,7–0,75]%	[0,98–1,1]%

(33) Чешките органи разглеждат базовия сценарий като реалистична прогноза и изтъкват, че постигнатата ROCE от [1,7–1,85]% към края на 2014 г. се смята за приемлива.

(34) Според най-добрия сценарий цената на горивото ще намалее с 1–2 % (през 2012—2013 г.) и с 3 % през (2014—2015 г.); той се основава също на по-бързо от предвиденото изпълнение на мерките за преструктуриране и по-бърз растеж на търсенето в сравнение с базовия сценарий. От друга страна, най-лошият сценарий се основава на увеличена цена на горивото (с 3-5 % по-висока през 2012—2013 г.) в сравнение с базовия сценарий; в него се отчитат също закъснения при изпълнението на планираните мерки за преструктуриране и по-ниски доходи от инициативите за управление на приходите (изпълнени изцяло едва през 2014 г.).

(35) Планът допуска, че връщането на рентабилността ще е възможно към финансовата 2013 година (ФГ). Според базовия сценарий ČSA ще има нетна печалба след данъчно облагане от [95–112] млн. CZK ([3,8–4,3] млн.) през 2014 г. и ще постигне възвръщаемост на вложения капитал (ROCE) от [1,7–1,85]% до 2014 г. и [2,1–2,4]% до 2015 г.

Таблица 4

Печалби и загуби за периода 2008—2014 (в милиони CZK) (според чешките счетоводни стандарти)

Финансова година	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Приходи	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Печалба/загуба преди данъчно облагане	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

За да постигне тези резултат, ČSA предлага следните ключови дейности:

(36) *Оптимизиран мрежов модел и адаптиране на размера на флота*. В началото на процеса на преструктуриране ČSA имаше полети до 67 дестинации. Тази мрежа ще бъде намалена с [18–20]% и сега ČSA се съсредоточава единствено върху пазари, които са в обхвата на самолетите за кратки/средни разстояния. Полетите до Ню Йорк и Канада бяха преустановени още през 2009 г. Очакваното намаляване на пътникопотока, измерено в приходи на пътник-километър, в сравнение с 2009 г. е [22,5–25,5]%, докато приходите на свободни места-километър („СМК“) се очаква да се увеличат с [3,8–4,4]%. Бяха преустановени както печеливши, така и трасета, носещи загуби.

(37) Самолетният флот следва да се намали с над 50 %, което ще доведе до 20 до 23 самолета в сравнение с 49 самолета преди преструктурирането. Общият брой на полетите ще бъде намален с [36–40]% и СМК с [21–24]%. Следователно коефициентът на натовареност следва да се подобри и да достигне [66–73]% според базовия сценарий.

(38) Структурата на флота следва да се опрости и модернизира посредством постепенно заменяне на старите модели самолети (Boeing B737-400 и B737-500) само със самолети Airbus. Модернизирането на флота на ČSA ще повиши конкурентоспособността на ČSA, което ще придобие по-съвременни и по-надеждни самолети, предоставящи по-голям комфорт на пътниците. Други ползи от тази мярка са намаляването на разходите за дейността на флота, включително икономии вследствие на уеднаквяването на флота и оптимизирането на капацитета за превоз.

(39) *Стимул за приходи:* ČSA въведе нова система за управление на приходите, за да оптимизира ценообразуването на билетите и свободните места с цел повишаване на приходите на СМК с [3–3,5]% през 2011 г. Допълнително увеличаване на приходите се предвижда във връзка с очакваното увеличаване на продажбите през уебсайта на ČSA – [20–22]% от билетите ще се продават по интернет към 2012 г. спрямо [7–8]% през 2009 г. Това следва да се придружава от приходи от продажби на съответни собствени продукти, като например такси за втора бройка багаж, такси за предоставяне на „премиум“ места и продажби на борда, както и продукти на трети страни, като хотели, отдаване под наем на автомобили и застраховки за пътуване. Очаква се управлението на приходите да допринесе за печалби в размер на [500–560] милиона CZK в края на 2012 г.

(40) *Стимули за намаляване на разходите:* През 2009 г. ČSA генерира пряко 3 200 работни места и над 1 600 работни места чрез дъщерните си дружества. Съгласно преструктурирането ČSA генерира пряко 1 730 работни места и 1 974 работни места чрез дъщерните си дружества, което представлява намаление с над 1 000 работни места до средата на 2012 г. ČSA намали броя на пилотите и на кабинния екипаж до регулаторния минимум. Дружеството също така намали разходите за кетъринг в икономическата класа, бордовата система за развлечение, разходите за нередности и потребление на гориво. Освен това следва да се понижат разходите за наем, информационни технологии и телекомуникации. Накрая, следва да се намали размерът на представителствата в чужбина и в Чешката република. От стимулите за намаляване на разходите се очаква да се спестят [275–310] млн. CZK и да допринесат за приходи в размер на [650–725] млн. CZK в края на 2012 г. Разходите за продажби на пътник вече бяха намалени с [14,5–16,5]% през 2010 г.

(41) *Организационни промени:* Чешката република се е опитвала на два пъти да приватизира ČSA в миналото ([1]); и двата опита обаче са били неуспешни. Чешките органи смятат, че създаването на ČAH е ефикасен начин да се продаде ČSA и дъщерните му дружества на нов частен инвеститор. Първо, неосновните дейности, които преди се извършваха от ČSA, бяха прехвърлени на дъщерните му дружества през 2010 г. Това позволи на ČSA да се съсредоточи върху основната си стопанска дейност. Второ, тези дъщерни дружества бяха продадени на ČAH при пазарни условия. Накрая, ČSA и Prague Airport ще станат част от ČAH.

(42) Тази структура следва не само да направи дружествата по-атрактивни за потенциалните инвеститори, но и да гарантира конкурентно ценообразуване на услугите, предлагани в групата, и да стимулира генерирането на печалба от всички дъщерни дружества, както и тяхното ориентиране към външни клиенти.

(43) *Продажба на неосновни активи:* В допълнение към продажбата на дъщерните дружества на ČAH по време на преструктурирането си ČSA е продало значителен брой от другите активи, както е показано в таблица 5. Всички тези активи са продадени чрез открита, прозрачна и недискриминаторна тръжна процедура или въз основа на независими доклади за оценка.

Таблица 5

Продажба на активите на ČSA по време на преструктурирането

	Сума в милиони CZK
Продажба на дейността за безмитни стоки на Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Продажба на слотове в лондонското летище Heathrow на British Airways	[450–530]
Продажба на самолети на редица въздушни превозвачи	[1 950–2 200]
Продажба на Slovak Air Services, s.r.o. на Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Продажба на земя и сгради на Prague Airport	[1 620–1 850]
Продажба на дъщерни дружества на Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Общо	[7 150–8 025]

2.4 ДЪРЖАВНА ПОМОЩ И ФИНАНСИРАНЕ НА РАЗХОДИТЕ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

(44) Предвид общите разходи за преструктуриране от [8,9–10,5] млрд. CZK ([360–410] млн. EUR), които включват по-конкретно разходите за адаптирането размера на флота и обезщетенията при съкращаване, Чешката република е рекапитализирала бенефициера с държавна помощ в размер на 2 500 млн. CZK под формата на замяна на дълг срещу дялов капитал (т.е. [23–26]% от разходите за преструктуриране) съгласно Резолюция № 333 от 30 юни 2010 г.

(45) ČSA предлага оставащата сума, т.е. собственият принос от [74–77]%, да се финансира от продажбата на активите, посочени в таблица 5.

(46) ČSA продаде дейността с безмитни стоки за [760–840] млн. CZK на Aelia Czech Republic, s.r.o. през февруари 2010 г. Тази стопанска дейност беше продадена след тръжна процедура в два кръга, организирана от UniCredit Czech Republic, a.s.

(47) ČSA замени два слота в лондонското летище Heathrow с British Airways Plc. („BA“) срещу финансово възнаграждение през юли 2010 г. Споразумението за размяна на слотове предвижда, че ČSA и BA трябва да си прехвърлят взаимно чрез размяна съответно на слотове ([2]) срещу финансово възнаграждение в размер на [17–19] млн. GBP (около [450–530] млн. CZK). Размяната на слотове беше осъществена през 2010 г. и BA плати финансовото възнаграждение за ČSA на две вноски през ноември и декември 2010 г.

(48) ČSA продаде 15 самолета при следните условия: през 2010 г. ČSA продаде пет самолета Boeing B737-400 на BLF Limited, предприятие със специално предназначение на руския превозвач UTair за цена от [54–60] млн. USD и два самолета Boeing B737-500 на Mauritanian Airlines International за цена от [12,5–15] млн. USD. През 2011 г. ČSA продаде три самолета Boeing B737-500 на Mika Limited за обща цена от [21–25] млн. USD. През 2011 г. ČSA продаде два самолета ATR72-202 на Helitt Lineas Aéreas S.A. за цена от [7,9–8,9] млн. USD, два самолета ATR72-200 на EUROLOT S.A. за цена от [7,9–8,9] млн. USD и един самолет ATR42-320 на Regourd Aviation за цена от [1,6–1,9] млн. USD. Общите приходи от продажбите на самолети възлизат на приблизително [105–120] млн. USD или [1,950–2,2] млрд. CZK ([3]).

(49) На 30 септември 2010 г. ČSA продаде Slovak Air Services, s.r.o., доставчик на въздухоплавателни услуги в Словашката република, на дружеството Skyport, a.s. за покупната цена от [17,5–19,5] млн. CZK. Оферентът предложи най-високата цена в открита тръжна процедура.

([1]) През 1992 г. Air France придоби 19 % от акциите на ČSA, но ги препродаде през 1994 г. През април 2009 г. е организиран търг за продажбата на собствения капитал на държавата в ČSA, но тъй като на чешкото правителство не беше представена подходяща оферта, то в крайна сметка нареди на Министерството на финансите да отмени търга през октомври 2009 г.

([2]) Т.е. слотовете, които са им разпределени за периода на часово планиране за лятото на 2011 г. (27 март 2011–29 октомври 2011 г.) и за периода на часово планиране за зимата на 2010/2011 (31 октомври 2010–26 март 2011 г.).

([3]) При обменен курс от 18,5 CZK за USD, изчислен от Чешката република. (Според Чешката национална банка средният тримесечен обменен курс за USD—CZK варира между 18,3 и 20,2 CZK за USD през 2010 г. и между 16,9 и 18,78 CZK за USD през 2011 г.).

(50) ČSA генерира [1,62–1,85] млрд. CZK от продажбата на земя и сгради на държавното Prague Airport. Обобщение на продажбите се предоставя в таблица 6 по-долу.

Таблица 6

продажба на земя и имущество на ČSA на Prague Airport

Парцел/Актив	Споразумение за продажба	Цена ('000 CZK)	Експертна оценка
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., с дата 8.12.2009 г.
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Паркинг на парцели 2570/4 и 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
Офисна сграда на APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	YBN Consult с дата 10.5.2010 г.
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]	
Хангар „F“	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Общо:		**[1 620 000–1 850 000]**	

(51) Правителството на чешката република изрази стратегическия си интерес да придобие съоръженията за излитане и кацане, притежавани от ČSA. Чешките органи обосновават тези трансакции с начина, по който ще се използват съоръженията. Според чешките органи тази собственост е от стратегическо значение за Prague Airport с оглед на новата писта, която ще се построи на летището. Чешката република отбеляза също, че Prague Airport отдава под наем друг хангар (Хангар „E“) на Travel Service, a.s., което показва потенциала за привличане на приходи от предлагането на пазара на недвижимо имущество, от което ČSA вече не се нуждае.

(52) Продажбата на имуществото, описана в таблица 6, не беше извършена чрез открита, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура. При все това в съответствие с общата политика и националните законови изисквания всички придобивки на имущество от държавно притежавано дружество трябва да се осъществят при справедлива пазарна стойност, която да отрази цената, платима от частен инвеститор в условия на нормална конкуренция. Стойността на това имущество се основава на независима външна оценка от експерти, регистрирани в съда, като се използват признати стандарти.

(53) Най-значителната част от собствения принос на дружеството идва от продажбата на дъщерните дружества на ČSA на ČAH. Тези продажби се извършват в края на 2011 г./ началото на 2012 г. и представляват продажбата на Czech Airlines Handling, a.s. ([700-800] млн. CZK), продажбата на ČSA Services, s.r.o. ([25–28] млн. CZK) и продажбата на HCA ([500–580] млн. CZK) и Czech Airlines Technics, a.s. (1-1,15] млрд. CZK). Тези продажби не се извършват чрез открита, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура; стойността на дъщерните дружества обаче е установена от независими доклади за оценка, изготвени от Deloitte Advisory, s.r.o. и PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

2.5. РЕШЕНИЕ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРА

(54) На 23 февруари 2011 г. Комисията откри официалната процедура по разследване. В своето решение за откриване на процедура Комисията изрази съмнения, свързани с редица условия в насоките за оздравяване и преструктуриране. По-специално, Комисията не изключваше, че дружеството ČSA вече е било в затруднение съгласно насоките за оздравяване и преструктуриране преди втората половина на 2009 г., т.е. преди започването на процеса на преструктуриране, както твърдят чешките органи.

(55) Комисията също изрази съмнение по отношение на това дали затрудненията на ČSA са били твърде сериозни, за да се разрешат с ČAH. Освен това Комисията постави въпроса дали е възможно съгласно чешкото законодателство Prague Airport да има финансов принос за процеса на преструктуриране на ČSA и на дъщерните му дружества. Също така чешките органи бяха приканени да представят мненията си за това дали стопанските трансакции между ČSA и Prague Airport към датата на осъществяване на сливането са се осъществили при пазарни условия, изключващи прехвърлянето на възможна държавна помощ от бенефициера на помощ за спасяване или за преструктуриране към друг субект в рамките на ČAH.

(56) По отношение на възстановяването на дългосрочната жизнеспособност Комисията прикани третите страни да изразят мненията си по базовите хипотези, свързани с външните фактори. Комисията прикани също Чешката република да изясни дали всички дейности, носещи структурни загуби, ще бъдат изоставени след преструктурирането. В допълнение Комисията попита дали до края на 2012 г. ще се постигне дългосрочна жизнеспособност, която е датата, посочена за край на периода на преструктуриране, и дали предвиденият най-вероятен сценарий (който е и „базовият сценарий“) наистина е най-реалистичният за постигане. Също така Комисията изрази съмнение за това дали ČSA ще може да осигури (от собствените си финансови средства или от външни източници) търговски заеми и възможни търговски гаранции за планираното закупуване на 7 самолета, договорено за 2013 и 2014 г.

(57) По отношение на компенсаторните мерки Комисията изрази съмнение по въпроса дали предложените мерки не са просто закриване на дейностите на загуба, което при всички случаи би било необходимо с цел постигане на жизнеспособност. Следователно тези мерки нямат да са определими като истински компенсаторни мерки. Комисията отбеляза също, че само компенсаторни мерки, които се осъществяват в рамките на периода на преструктуриране, са приемливи. Следователно преустановяването на полетите до Торонто и летище JFK в Ню Йорк попадат извън предложения период на преструктуриране, който е от втората половина на 2009 г. до 2012 г.

(58) По отношение на равнището на собствения принос на ČSA Комисията прикани Чешката република да изясни предложената структура на ČAH. Тя също така постави въпроса дали целият предложен собствен принос може да се смята за действителен (по отношение на трансакциите, които още не се бяха осъществили в момента на приемането на решението за откриване на процедура).

3. **МНЕНИЯ ОТ ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА**

(59) В отговора си на решението на Комисията за откриване на процедура Чешката република представи мнения и разяснения по отношение на всички въпроси, поставени в решението за откриване на процедура на Комисията, като посочи, че ПП, за който е изпратено уведомление, е в съответствие с всички условия в насоките за оздравяване и преструктуриране. Освен това Чешката република предостави също актуализирана информация за процеса на преструктуриране, която показва, че известен брой мерки за преструктуриране вече са били приведени в действие и вече е постигнат значителен напредък.

(60) По отношение на момента във времето, в който ČSA изпада в затруднения, Чешката република твърди, че дружеството ČSA е било в затруднения към август 2009 г., защото в този момент ръководството си е дало сметка, че резултатите за летния сезон, които по принцип носят печалба, са понесли отрицателни последици. Чешката република предостави също резултати по тримесечия и допълнителна информация, която показва защо тя смята, че дружеството ČSA е изпаднало в затруднения едва през август 2009 г.

(61) По отношение на структурата на холдинга ČAH чешките органи поясниха, че целта на ČAH е да отдели дружествата, да подобри достъпа им до търговско финансиране и да ги подготви за планираната приватизация. Отношенията между дружествата в рамките на холдинга ще се регулират чрез договор, в условия на пълна конкуренция и в съответствие с всички приложими разпоредби от чешкия търговски кодекс и от Закона за данъка върху приходите, с които се уреждат отношенията между свързани страни.

(62) По отношение на невъзможността да се разрешат затрудненията на ČSA в групата ČAH Чешката република поясни, че всички дружества в рамките на ČAH са контролирани от държавата и следователно всяка помощ ще подлежи на правилата за държавна помощ. Освен това всяка финансова помощ ще трябва да отговаря на изискванията на чешкия търговски кодекс и на данъчното законодателство. Също така проблемите, които среща ČSA, възникват преди създаването на структурата ČAH и по този начин не може да са в резултат на „произволно разпределяне на разходите в рамките на настоящата група ČSA“ и следователно са вътрешни за ČSA.

(63) По отношение на възможен принос за преструктурирането на ČSA от страна на Prague Airport Чешката република твърди, че летището по никакъв начин не допринася за преструктурирането на ČSA и че Чешката република като единствен акционер в Prague Airport не предвижда и за в бъдеще такъв принос. Трансакциите между ČSA и Prague Airport са осъществени при стандартните условия, които Prague Airport предлага на всичките си бизнес партньори. Наемите и други парични възнаграждения са въз основа на прилаганите от него ценови списъци.

(64) Освен съответствието със задължителните законови изисквания дружествата в ČAH се радват на значителна стопанска автономия, доколкото холдингът ČAH няма да се намесва в стопанското управление на дъщерните си дружества. Тъй като всички отношения между дружествата в ČAH ще се осъществяват в условия на пълна конкуренция в съответствие със законовите изисквания както е посочено по-горе, Чешката република твърди, че всяко прехвърляне на помощ за преструктуриране, предоставена на ČSA от което и да било дружество в ČAH, е невъзможно.

(65) По отношение на съмненията за възвръщане на дългосрочната жизнеспособност Чешката република представи изменени прогнози за бъдещия сценарий на жизнеспособността на ČSA, като предостави изменен базов сценарий. В новия базов сценарий се предвижда по-бавен темп на растеж след преразгледано развитие на търсенето, както и по-консервативни очаквания за бъдещите цени на петрола. По отношение на преустановяването на непечелившите дейности Чешката република потвърди, че всички дъщерни дружества с изключение на Czech Airlines Technics генерират печалба и като такива могат да бъдат продадени като функциониращи и жизнеспособни стопанските дейности. Czech Airlines Technics също ще бъде продадено на ČAH на цената на активите си, както са оценени от независим външен експерт. По отношение на финансирането на самолетите, които ще се доставят след периода на преструктуриране, Чешката република смята, че след приключването на ПП и очакваното влизане на частен инвеститор дружеството ще може да осигури частно финансиране за договорените самолети.

(66) По отношение на компенсаторните мерки Чешката република твърди, че продажбата на активите (включително дъщерните дружества на дружеството), намаляването на СМК и намаляването на присъствието на ČSA на Prague Airport съставляват достатъчна компенсаторна мярка предвид факта, че ČSA е регионален

превозвач с малък флот и ограничен брой дестинации. Той е изложен на конкурентен натиск от страна на големи дружества и нискотарифни превозвачи, следователно всяка допълнителна компенсация може да застраши способността на ČSA да възвърне жизнеспособността си в рамките на разумен срок. Чешката република твърди, че полетите до Торонто и до Ню Йорк летище JFK са преустановени през ноември 2009 г., следователно в рамките на периода на преструктуриране, за който е отправено уведомление.

(67) Чешката република предостави информация относно частен заем в размер на [125–140] млн. CZK, отпуснат от Komerční banka, който е предложен като собствен принос на ČSA. Заемът се състои от кредитна линия въз основа на рамково споразумение. Рамковото споразумение за предоставяне на кредитна линия от [480-540],млн. CZK вече е било сключено на 31 март 2009 г. и изменено през юни и декември 2009 г.

(68) По отношение на собствения принос на ČSA към преструктурирането си Чешката република предостави доказателства за продажбата на активи, които вече са прехвърлени. В допълнение Чешката република потвърди, че държавната помощ под формата на гаранция, за която е постъпило уведомление, няма да е необходима, тъй като дружеството ČSA е успяло да получи частно финансиране за самолет под формата на финансов лизинг, предоставен от […]. Самолетът беше доставен на ČSA през май 2011 г.

4. МНЕНИЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

(69) По време на процедурата по разследване Комисията получи само едно мнение с доказателства от конкурент [1] и едно мнение от местно гражданско сдружение [2]. Конкурентът е Travel Service, a.s. и Icelandair Group hf (наричано по-нататък „TS“), дружество, което се конкурира с ČSA основно на пазара на чартърни полети. TS изтъква, че помощта за ČSA не може да се смята за съвместима, защото не отговаря на условията в насоките за оздравяване и преструктуриране.

(70) По отношение на възвръщането на дългосрочната жизнеспособност на ČSA TS критикува ПП като посочва, че в него липсва ясен бизнес модел [3] за дружеството и че редица ключови предположения в базовия сценарий са прекалено оптимистични (цена на горивото, обменен курс, използване на капацитета). TS също критикува предложените компенсаторни мерки поради причината, че представляват само изоставяне на дейности, необходимо за оцеляването на дружеството. TS твърди също, че продажбите на активи, посочени като собствен принос, са осъществени, а средствата разходвани, преди да е започнал какъвто и да било процес на преструктуриране и следователно не могат да се смятат за истински принос към разходите за преструктурирането.

(71) Освен това TS твърди, че държавната помощ, получена от ČSA, е позволила разширяването на неговата стопанска дейност и дъщерни дружества. Твърди се, че дружеството ČSA е успяло да: i) разшири стопанската си дейност с чартърни полети, въпреки че ČSA е щяло да я изостави, тъй като преди това тази дейност е била на загуба и ii) да поднови флота си, обстоятелство, предоставящо на ČSA конкурентно предимство, което би било трудно постижимо за всеки сравним конкурент в период на финансова криза.

(72) И наистина, TS твърди, че ČSA е използвало получената от него държавна помощ, за да разшири дружеството си за чартърни полети HCA, което предлага полети на цена, с 20 % по-ниска, отколкото стандартните цени на пазара [4]. TS твърди също, че ČSA е увеличило регистрирания капитал на HCA с 162 милиона CZK през май 2010 г.

(73) Допълнителните предимства, които се твърди, че са предоставени на ČSA, се състоят във възможността за обслужване на трасето Прага–Тел Авив. TS изтъква, че тази възможност изглежда договорена от органите на Чешката република единствено за ČSA по начин, чрез който се заобикалят правните разпоредби и на ČSA се предоставя предимство над неговите конкуренти.

(74) TS изтъква също, че дори преди създаването на ČAH de facto се е осъществила концентрация между Prague Airport и ČSA, защото е установено съвместно ръководство на двете дружества. TS твърди, че главният изпълнителен директор на ČSA получава възнаграждението си от Prague Airport и че се извършва кръстосаното субсидиране на услугите за информационни технологии, предоставяни на ČSA.

(75) В допълнение Prague Airport след това купува активи (сгради и земя) от въздушния превозвач, от които се твърди, че не се нуждае, след което ги отдава под наем обратно на въздушния превозвач. Такива привилегировани отношения между Prague Airport и ČSA довеждат до преференциално третиране като например дискриминация по отношение на летищните услуги и достъп до търговско поверителна информация. Нещо повече, TS изтъква, че създаването на ČAH има отрицателно въздействие върху конкуренцията поради вертикалното интегриране между летището и основния превозвач. Според TS основната причина за създаването на ČAH е да способства предоставянето на държавна помощ на ČSA посредством придобиването на неговите дъщерни дружества от ČAH.

[1] Към коментара бяха прибавени две допълнителни представяния на информация и жалба.

[2] Гражданското сдружение „Pro Hanspaulku“ твърди, че помощта, предоставена на Czech Airlines, служи за изкуствено поддържане на въздушния превозвач като клиент на Prague Airport, което планира да построи нова писта. Гражданското сдружение е основно загрижено за въздействието върху околната среда и обществото на този проект.

[3] По-специално, TS твърди, че ČSA взема погрешни бизнес решения, като например откриването на носещи загуба трасета като новото трасе Прага–Абу Даби през септември 2011 г.

[4] За оценка, вж. съображения (171) — (174).

5. МНЕНИЯ НА ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА ПО КОМЕНТАРИТЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

(76) Чешката република разгледа подробно всички аргументи, посочени от трети страни в техните мнения. По-специално, по отношение на възвръщането на дългосрочната жизнеспособност Чешката република подчерта, че е актуализирала ПП ([1]) и по този начин отговаря на някои от мненията в актуализираните предположения. В допълнение тя отбеляза, че сумата на държавната помощ е намаляла значително в хода на процедурата предвид изоставения проект за закупуване на самолет с гаранции от държавната помощ.

(77) По отношение на възможното използване на средства от държавната помощ за антиконкурентно поведение на отдела за чартърни полети на ČSA Чешката република посочи, че чартърната дейност вече е била независима и отделна от редовния превоз по времето на предоставяне на държавната помощ. Дружеството ČSA никога не е извършвало паричен принос за регистрирания капитал на HCA ([2]). Регистрираният капитал на HCA е увеличен чрез принос в натура от част на дейността на ČSA, участваща в чартърен транспорт. Тази част от дейността е оценена от независим експерт.

(78) По отношение на предполагаемото предимство, което ČSA получава чрез обслужването на трасето до Тел Авив, Чешката република обясни, че въпреки че дружеството TS е избрано (по силата на открита тръжна процедура; като се започне от зимното разписание на полетите за 2011/2012) за единствения въздушен превозвач с права за превоз за десет години от предоставянето на договорените услуги за трасето Прага–Тел Авив в съответствие с приложимото право ([3]), TS не е получило никакви гаранции, че никой друг въздушен превозвач няма да получи разрешение да обслужва трасето за продължителността на този срок. Чешките органи посочиха, че обща политика на Министерството на транспорта на Чешката република е да не поддържа съществуващите ограничения, а напротив да разширява възможностите на въздушните превозвачи по отношение на достъпа до пазара, за да либерализира пазарите за въздухоплавателни услуги.

(79) По отношение на разкриването на трасето Прага–Абу Даби Чешката република обясни, че това трасе не се обслужва само от ČSA, а като полет със съвместен номер ([4]), обслужван в сътрудничество с Etihad Airways. Трасето е съсредоточено върху прехвърлянето на пътници, които могат да използват много свързващи полети на дълги разстояния от Абу Даби, обслужвани от Etihad Airways. По този начин това сътрудничество подобри опциите за продажба на ČSA и спомогна за възстановяването на дългосрочната жизнеспособност при много ниски допълнителни разходи.

(80) Продажбата и обратното наемане на офисна сграда на APC е според Чешката република стандартна пазарна практика, чрез която продавачът може да получи ликвидни средства, като същевременно купувачът получава стабилен източник на бъдещи доходи. Освен това продадената земя е от стратегическо значение предвид предстоящия строеж на нова писта на Prague Airport. Поради тази причина дружеството Prague Airport беше заинтересувано да купи собствеността. Също така според Закона за собствеността на пражкото летище Ruzyně ([5]) Prague Airport, включително всяка съседна и свързана земя, може да се притежава единствено от Чешката република или от юридически субект, който има седалище в Чешката република и се притежава изцяло от държавата. Това изискване ограничи броя на подходящите купувачи само до изцяло държавни дружества. Операторът на Prague Airport е такъв субект и освен това е имал стратегически интерес да придобие земята.

(81) Чешката република заяви многократно, че търговските отношения между ČSA и Prague Airport са и винаги са били в съответствие с националното право и правото на Съюза (вж. съображения (61) — (64)). По отношение на ČAH Чешката република обясни, че по силата на Резолюция № 848 на правителството от 24 ноември 2010 г. ČAH не представлява вертикална интеграция на инфраструктура и въздушни превозвачи, а само сливане (между ČSA и Prague Airport) с ограничена продължителност и функция, чиято цел е да продаде ČSA и неговите дъщерни дружества при възможно най-добри условия.

(82) Накрая, по отношение на мненията, представени от гражданското сдружение Pro Hanspaulku, Чешката република е на мнение, че гражданското сдружение не е доказало съществуването на законен интерес, нито може да се направи заключение за такъв интерес от представеното възражение, свързано със завършването на нова писта на Prague Airport, която предполагаемо ще се използва основно от преструктурираното ČSA. По този въпрос Чешката република отговори, че в съответствие с ПП присъствието на ČSA на Prague Airport всъщност ще бъде намалено и следователно мненията, представени от гражданското сдружение, са неоснователни.

([1]) След откриването на официална процедура по разследване Чешката република представи на Комисията две актуализирани версии на ПП (от 15 септември 2011 г. и от 3 януари 2012 г.).

([2]) Преструктурирането на HCA беше само предоставяне на услуги на туристическа агенция, които ČSA възнамеряваше да закрие в първата версия на ПП. В преразгледания ПП обаче туристическата агенция HCA се запазва и се включва чартърната дейност на ČSA.

([3]) Закон № 49/1997 за гражданската авиация и Закон за изменение № 455/1991 за търговското лицензиране (Законът за търговското лицензиране), както е изменен, и Договора между правителството на Чешката и на Словашката федеративна република и правителството на Държавата Израел относно въздушния транспорт, подписан в Йерусалим на 24 април 1991 г.

([4]) Съвместните номера на полети са общоприет вид на сътрудничество между въздушни превозвачи, при който полет, обслужван от конкретен превозвач, се предлага на други превозвачи с цел подобряване на опциите за продажба. Чрез този вид сътрудничество превозвачите могат да разширят предлаганите от тях мрежи от дестинации.

([5]) Закон № 69/2010 за собствеността на пражкото летище Ruzyně.

6. **ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА**

6.1 СЪЩЕСТВУВАНЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

(83) По силата на член 107, параграф 1 от ДФЕС всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез държавни ресурси под каквато и да е форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, като облагодетелства определени предприятия или производството на определени стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

(84) Концепцията за държавна помощ се прилага спрямо всяко пряко или косвено предоставено предимство, финансирано от ресурси на държавата, което се предоставя от самата държава или от който и да е междинен орган, действащ по силата на поверените му правомощия ([1]).

(85) В този контекст вливането на капитал, за което е изпратено уведомление, под формата на замяна на дълг срещу дялов капитал по заема от Osinek трябва да се разглежда като държавна помощ. Вливането на капитал включва държавни ресурси и представлява селективно предимство за ČSA, тъй като подобрява финансовото му положение.

(86) Съгласно съдебната практика на Съда помощ за предприятие се смята за засягаща търговията между държави членки, когато това предприятие извършва дейност на пазар, отворен за търговия на равнище Европейски съюз ([2]). Самият факт, че конкурентната позиция на предприятие се засилва в сравнение с други конкурентни предприятия като се предоставя икономическо предимство, което иначе предприятието не би получило в хода на обичайната си стопанска дейност, сочи към възможно нарушаване на конкуренцията ([3]). Следователно помощта, предоставена от държава членка на предприятие, може да спомогне за поддържането или увеличаването на националната дейност, като в резултат от това предприятия, установени в други държави членки, имат по-малки шансове да навлязат на пазара на въпросната държава членка ([4]).

(87) Разглежданата мярка засяга търговията между държавите членки и конкуренцията, тъй като ČSA се конкурира с други въздушни превозвачи от Европейския съюз, по-специално от влизането в сила насам на третия етап на либерализирането на въздушния транспорт („трети пакет“) на 1 януари 1993 г. Въпросната мярка позволява на ČSA да продължи да извършва дейност, така че не се налага да се справя с последствията, които по принцип произтичат от слабите му финансови резултати, и следователно нарушава конкуренцията.

(88) Следователно вливането на капитал, за което е постъпило уведомление, под формата на замяна на дълг за дялов капитал представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Това заключение не се оспорва от чешките органи.

6.2 ЗАКОННОСТ НА ПОМОЩТА

(89) В член 108, параграф 3 от ДФЕС се предвижда, че държава членка не привежда в действие мярка за помощ преди Комисията да е взела решение за разрешаване на мярката. Комисията отбелязва, че чешките органи са приложили помощта, т.е. замяната на дълг срещу дялов капитал по заема от Osinek, към 31 юни 2010 г. Следователно Комисията изразява съжаление, че Чешката република не е спазила задължението за изчакване и по този начин е нарушила задължението си съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС.

6.3 СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР СЪГЛАСНО НАСОКИТЕ ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ И ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

(90) В член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС се предвижда, че помощ може да бъде разрешена, когато е предоставена за подпомагане на определени икономически сектори и когато тази помощ не засяга неблагоприятно условията на търговията и не противоречи на общия интерес.

(91) Комисията смята, че настоящата мярка представлява помощ за преструктуриране, която трябва да се оцени в светлината на критериите съгласно насоките за оздравяване и преструктуриране, за да се установи дали е съвместима с вътрешния пазар по силата на член 107, параграф 3 от ДФЕС.

6.3.1 **Приемливост**

(92) По отношение на приемливостта в точка 33 от насоките за оздравяване и преструктуриране се посочва, че предприятието трябва да отговаря на изискванията за предприятие в затруднено положение по смисъла на точки 9 — 13 от тези насоки.

Предприятие в затруднено положение

(93) Според точка 9 от насоките за оздравяване и преструктуриране Комисията смята, че дадено предприятие е в затруднение, когато то е неспособно, било чрез свои собствени ресурси или чрез средства, които може да получи от своите собственици/акционери, или кредитори, да се справи със загуби, които без външна намеса от страна на публичните органи почти сигурно го обричат да се оттегли от бизнеса в кратък или средносрочен период от време.

(94) След това в точка 10, буква а) от насоките за оздравяване и преструктуриране се пояснява, че дружество с ограничена отговорност се смята, че е в затруднено положение, когато първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца.

([1]) Вж. решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело C-482/99 *Франция* срещу *Комисията („Stardust Marine“)* [2002] Recueil, стр. I-4397.

([2]) Вж. по-специално решение на Съда от 13 юли 1988 г. по дело 102/87 *Френската република* срещу *Комисията на Европейските общности* [1988] Recueil, Стр. 4067.

([3]) Решение на Съда от 17 септември 1980 г. по дело 730/79 *Philip Morris Holland BV* срещу *Комисията на Европейските общности* [1980] Recueil, стр. 2671.

([4]) Вж. по-специално решения на Съда от 15 декември 2005 г. по дело C-66/02 *Италия* срещу *Комисията* [2005] Recueil, стр.R I-10968, точка 117 и от 15 юни 2006 г. по съединени дела C-393/04 и C-41/05 *Air Liquide Industries Belgium* [2006] Recueil, стр. I-5332, точка 35.

(95) Чешките органи твърдят, че ČSA, акционерно дружество съгласно чешкото право и следователно дружество с ограничена отговорност по отношение на точка 10, буква а) от насоките за оздравяване и преструктуриране, е изпаднало в сериозни затруднения, считано от август 2009 г. когато финансовата криза имаше тежко отражение дори върху силния сезон – лятното разпределение на полетите. По това време оперативният паричен поток спадна до [– 2.4– – 2.1] млрд. CZK, което имаше пагубно въздействие върху активите на дружеството.

(96) Наистина, през август 2009 г. дружеството е отговаряло на условията в точка 10, буква а) от насоките за оздравяване и преструктуриране. Общият регистриран капитал на ČSA е възлизал на 2 735 млн. CZK. Според чешките счетоводни стандарти дяловият капитал на ČSA е бил отрицателен през август 2009 г. (в размер на [– 1 000–(– 900)] млн. CZK в края на юли 2009 г.) и над една четвърт от регистрирания му капитал е била загубен през предходните 12 месеца, тъй като дяловият капитал е възлизал на [900–1 000] млн. CZK в края на юли 2008 г. Следователно от август 2009 г. ČSA започва процесът на преструктуриране. Оттук следва, че дружеството наистина е било предприятие в затруднено положение по смисъла на насоките за оздравяване и преструктуриране в момента на предоставянето на помощта за преструктуриране през юни 2010 г.

Новосъздадено предприятие

(97) В точка 12 от насоките за оздравяване и преструктуриране се посочва, че едно новосъздадено предприятие не отговаря на условията за предоставяне на помощ за оздравяване или преструктуриране, дори и ако първоначалното му финансово положение е несигурно. По принцип едно предприятие се смята за новосъздадено през първите три години след започването на действие в съответната област.

(98) ČSA е създадено през 1923 г. и следователно не може да се смята за новосъздадено предприятие.

Икономическа група

(99) В точка 13 от насоките за оздравяване и преструктуриране се посочва, че предприятие, принадлежащо или поето от по-голяма икономическа група, обикновено не отговаря на условията за предоставяне на помощ за оздравяване или преструктуриране, освен когато може да се докаже, че затрудненията на предприятието са вътрешни, а не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, като затрудненията са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях. Когато предприятието в затруднение създава дъщерно дружество, то дъщерното дружество заедно с предприятието, което го контролира, ще се разглеждат като група и може да получат помощ при условията по точка 13 от насоките за оздравяване и преструктуриране.

(100) В момента на предоставяне на помощта за преструктуриране през 2010 г. дружеството ČSA е формирало група с няколко дружества с дейности, свързани с въздушния транспорт ([1]). От отчетите на групата е видно, че въздушният превозвач, макар че е част от по-голяма група дружества, всъщност реализира голямата част от оборота (94 %) и следователно няма възможност за която и да било друга част от групата да финансира преструктурирането на въздушния превозвач. Освен това отчетите показват, че загубите на въздушния превозвач са вътрешни за самия превозвач и следователно не могат да се отдадат на друга част от групата.

(101) Комисията следователно смята, че затрудненията на ČSA не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, а се дължат основно на слаби приходи на основната му стопанска дейност. Затрудненията са твърде сериозни, за да бъдат разрешени от самата група, особено защото положителният принос на печеливши дъщерни дружества е твърде нисък, за да компенсира за загубите в основната стопанска дейност на ČSA.

(102) Комисията отбелязва, че създаването на ČAH (края на 2011/началото на 2012 г.), което по принцип съставлява икономическа група по смисъла на точка 13 от насоките за оздравяване и преструктуриране, е осъществено след представяне на помощта за преструктуриране и следователно може да се разглежда като част от преструктурирането, което не оказва влияние върху приемливостта на помощта за преструктуриране. Освен това Комисията отбелязва, че всички бизнес отношения между дружествата, членуващи в ČAH, ще се осъществяват при условия на пълна конкуренция съгласно съответните разпоредби от чешкото право ([2]), от което следва, че не е възможно да се осъществи принос към процеса на преструктуриране на ČSA от страна на други членове на групата.

6.3.2. **Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност**

(103) Първо, съгласно точка 35 от насоките за оздравяване и преструктуриране планът за преструктуриране, продължителността на който трябва да е възможно най-кратка, трябва да възстановява дългосрочната жизнеспособност на предприятието в рамките на един разумен срок, въз основа на разумни предположения за бъдещите условия за дейност.

(104) Съгласно точка 36 от насоките за оздравяване и преструктуриране планът трябва да описва обстоятелствата, които са довели до затрудненията на дружеството, и да вземе предвид настоящото състояние и бъдещите перспективи на пазара като включва сценарии за най-добро възможно развитие, най-лошо такова и базов сценарий.

(105) Планът трябва да предвижда печалби, които след края на преструктурирането да позволят на дружеството да покрие своите разходи включително обезценяването и финансовите задължения. Очакваната възвръщаемост на капитала трябва да е достатъчна, за да позволи на преструктурираното предприятие да се конкурира на пазара със свои собствени сили (точка 37 от насоките за оздравяване и преструктуриране).

([1]) Това са: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 % собственост), ČSA Services, s.r.o. (100 % собственост), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 % собственост), Slovak Air Service, s.r.o. (100 % собственост), Czech Airlines Handling, s.r.o. и Czech Airlines Technics, a.s. (100 % собственост).

([2]) Членове 66a и 196a от Закон № 513/1991 (Търговския кодекс) и Дял 23, параграф 7 от Закон № 586/1992 (Закон за данъка върху печалбата).

(106) Комисията отбелязва, че ПП, както е обобщен в дял 2.3 по-горе, описва обстоятелствата, довели до затрудненията на дружеството. Той отчита настоящите и бъдещите перспективи на основния пазар на ČSA, а именно редовния въздушен превоз на пътници, и представя сценарии въз основа на предположения за най-добър, най-лош и базов сценарий, както и силните, и слабите страни на ČSA. Така Комисията отбелязва, че ПП обхваща всички формални аспекти, изисквани от точка 36 от насоките за оздравяване и преструктуриране.

(107) В настоящия ПП се допуска, че възстановяването на дългосрочната жизнеспособност ще бъде постигнато до юни 2014 г. Преразгледаният период на преструктуриране от пет години е сравнително дълъг. При все това според базовия сценарий ČSA ще генерира печалба още през 2013 г. Също така повечето мерки за преструктуриране вече ще са изпълнени, включително намаляването на размера на дружеството и генерирането на собствения принос. Чешките органи показаха, че стратегията в ПП обхваща петгодишен период след внимателно оценяване на най-краткия период, необходим за възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на ČSA, като се вземат предвид възможните бъдещи условия за дейност. Комисията също така отбелязва, че особено в сектора на въздушния транспорт в настоящите икономически обстоятелства трябва да се постигне стабилизиране на оперативните резултати и резултатите в услугите, за да се гарантира *дългосрочна* жизнеспособност като солидна основа за бъдещ растеж, а не за краткосрочни печалби. Това по принцип отнема няколко години. Комисията отбелязва също, че в предишни случаи са приемани периоди на преструктуриране от пет години или повече ([1]). Следователно в крайна сметка Комисията смята, че период на преструктуриране от пет години е приемлив.

(108) За бъдат възможни печалбите за ČSA, ПП предвижда значителни намаления на разходите (особено чрез намаляване на капацитета и персонала, и намаляване на флота на дружеството, и обслужваната мрежа), както и известен брой инициативи за приходи.

(109) Комисията отбелязва, че дружеството ČSA е намалило значително броя на пилотите и на кабинния екипаж – над 1 000 работни места вече са съкратени. Очаква се, че инициативите за намаляване на разходите ще генерират нетни приходи в размер на [390–425] млн. CZK до края на 2012 г. Разходите за продажбите на пътник вече бяха намалени с [15,5–17]% през 2010 г.

(110) Комисията отбелязва също, че от намаляването на флота (с 30 %) и на мрежата (с [18–20]%) се очаква да доведат до увеличаване на приходите по СМК с [3,9–4,3]%. Следователно коефициентът на натовареност трябва да се повиши до [66–73]% според базовия сценарий. Подновяването на флота, както и заменянето на самолетите Boeing със самолети Airbus ще доведе до по-ниски разходи за дейност и поддръжка, което ще има за резултат по-ефикасното бизнес управление на флота. Очаква се намаляването на мрежата и на флота да генерира нетни приходи в размер на [195–215] млн. CZK до края на 2012 г.

(111) Комисията отбелязва също, че дружеството ČSA е въвело нова система за управление на приходите с цел увеличаване на приходите на СМК с [3–3,5]% през 2011 г. Наред с приходите от продажбите на свързани собствени продукти, както и на продукти на трети страни, очаква се управлението на приходите да допринесе за печалби от [500-560] млн. CZK към края на 2012 г.

(112) Комисията, въз основа на познаването си на сектора от други случаи на преструктуриране на въздушни превозвачи, смята, че тези инициативи могат да способстват за намаляването на разходите на ČSA и генерирането на допълнителни приходи с цел да се постигне дългосрочна жизнеспособност до юни 2014 г.

(113) Резултатите от прогнозите се основат върху реалистични предположения, по-специално темпове на растеж, инфлация, цени на горивата и обменни курсове USD/CZK. В мненията си в решението за откриване на процедура Чешката република разгледа съмненията на Комисията по основните предположения като предостави допълнителни разяснения, по-специално:

— Освен удължаването на първоначалния период на преструктуриране Чешката република преразгледа прогнозите си за възстановяването на жизнеспособността, като се основа на преразгледан базов сценарий, а не на най-добрия сценарий, какъвто беше първоначалният план. Сега ČSA цели да постигне ROCE от [1,7–1,85]% до 2014 г. вместо [3–3,5]% в първоначалната версия на ПП.

— Дружеството ČSA е отложило доставката на 7 самолета от 2013 и 2014 г. за 2014 и 2016 г. Дружеството потвърждава, че ще финансира закупуването на всички тези самолети чрез търговско финансиране без никаква подкрепа от държавата.

— Чешката република потвърди, че ČSA изоставя всички дейности, които са на загуба.

(114) Комисията разглежда като положителен факта, че след решението за откриване на процедурата основните предположения за вътрешните и външните фактори бяха преразгледани, като например предвиждане на по-бавен темп на растеж на търсенето през периода 2010—2013 г. и по-високи разходи за гориво. Преразглеждането и

([1]) Вж. решения на Комисията по случаи *Austrian Airlines* (C 6/09), ОВ L 59, 9.3.2010 г., стр. 1, съображение 296 (период на преструктуриране от шест години), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 окончателен, съображение 217 (период на преструктуриране от пет години) и *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 окончателен, съображение 93 (период на преструктуриране от пет години).

адаптирането на някои ключови предположения доведе до преразгледани финансови прогнози, които в крайна сметка предвиждат намаляване на печалбите за 2013 г. от [123–135] млн. CZK на [68–75] млн. CZK. Адаптираните предположения предоставят по-реалистична и разумна представа за бъдещото развитие на ČSA.

(115) В допълнение ČSA предостави анализ в сценарий, който включва освен гореспоменатите най-реалистични предположения (базов сценарий) най-добър и най-лош сценарий с изменени предположения за редица ключови фактори.

(116) Според базовия сценарий ČSA прогнозира да постигне положителен оперативен марж от 2013 г. Дори при най-лошия сценарий ČSA ще постигне печалби до 2014 г.

(117) При все това ROCE на дружеството следва да се възстанови само до скромни равнища (около [1,9-2,2]%) до 2015 г. Тази възвращаемост е доста ниска, но изглежда реалистична предвид факта, че групата на сходни на ČSA дружества (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) достигна ROCE между [-1,2–-1]%–[5,4–6,3]% през периода 2003 — 2009 г. Положителна ROCE в тази група беше достигната само от Lufthansa ([5,3–6]%), British Airways ([4,9–5,7]%) и AF-KLM ([2–2,3]%). От друга страна нискотарифните превозвачи достигнаха ROCE от [5,5 – 6,5]–[15,5–17]% за периода 2004 — 2007 г. ([1]).

(118) Целевата ROCE на ČSA следователно ще остане под тази на най-ефикасните нискотарифни превозвачи или горепосочените големи основни превозвачи, които допринасят за икономиите от мащаба. ČSA с преструктурирания си флот (20-23 самолета) остава малък регионален участник, чието дългосрочно развитие може да се осигури най-добре чрез влизането на частен инвеститор.

(119) Предвид факта, че Чешката република като собственик на дружеството е наясно с положението и подкрепя своевременна приватизация, това скромно възстановяване на жизнеспособността изглежда приемливо. Освен това фактът, че ČSA успя да получи частно финансиран лизинг за новите самолети, вместо да разчита на банков кредит с държавна гаранция, както беше предвидено първоначално, е признак, че пазарите смятат, че дружеството може да възстанови жизнеспособността си.

(120) В допълнение Комисията смята за положителен факта, че дружеството ČSA е постигнало значителен напредък в процеса на преструктуриране досега и че изпълнението на предвидените инициативи вече е имало положително въздействие върху ČSA през 2011 г.: въпреки че [15,5–17]% от полетите са преустановени на годишна основа, спадът на годишната основа на приходите от трафик е само [8–9]%. През първото тримесечие на 2012 г. се наблюдава растеж със [7,9–8,4]% в обема на пътниците от точка до точка, което на свой ред имаше положително въздействие върху приходите от предлагани свободни места на километър (ПСМК), които са се увеличили с [12,5–14]%. През 2011 г. ČSA успя да намали и разходите си за кетъринг с [115–130] млн. CZK, както и цената на пътник с [14,5–16]%. Благодарение на изпълнението на мерки за икономия на разходите, разходите, свързани с използването на световната система за дистрибуция, са спаднали с [68–75] млн. CZK през 2010 г. и [89–96] млн. CZK през 2011 г. на годишна основа.

(121) ČSA вече е изпълнило предвиденото намаляване на персонала и продажбата на активи, както и отделянето на неосновните си дейности в дъщерни дружества, които впоследствие са продадени на ČAH.

(122) Предвид значителните предприети мерки за преструктуриране и постигнатия напредък дотук, Комисията смята, че преразгледаният ПП ще позволи на ČSA да възстанови дългосрочната си жизнеспособност в рамките на разумен срок.

6.3.3. **Предотвратяване на неправомерно нарушаване на конкуренцията (компенсаторни мерки)**

(123) Второ, според точка 38 от насоките за оздравяване и преструктуриране трябва да се предприемат компенсаторни мерки, за да се гарантира, че неблагоприятните ефекти по отношение условията на търговия, са минимизирани възможно най-много. Тези мерки може да включват прехвърляне на активи, намаляване на капацитета или на пазарното присъствие и снижаване на бариерите за навлизане на съответните пазари (точка 39 от насоките за оздравяване и преструктуриране).

(124) В това отношение закриването на дейности, носещи загуби, което във всички случаи ще е необходимо за възстановяване на жизнеспособността, няма да се разглежда като намаляване на капацитета или присъствие на пазара за целите на оценяването на компенсаторните мерки (точка 40 от насоките за оздравяване и преструктуриране).

(125) ČSA предлага следните компенсаторни мерки:

— намаляване на капацитета;

— прехвърляне на слотове земя на координирани европейски летища; включително продажба на слотове на лондонското летище Heathrow;

— продажба на активи.

(126) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно някои компенсаторни мерки, предложени от ČSA, във връзка с това, че те изглеждат само мерки за жизнеспособност. Чешката република изясни този въпрос и предостави обосновка, която показва относимостта на гореизброените мерки.

([1]) Изследване на пазара, изготвено от Boston Consulting Group.

Намаляване на капацитета

(127) ČSA планира да намали флота си с 50 %, което на свой ред ще окаже въздействие върху мрежата от трасета. Общият капацитет на дружеството през 2009 г. беше [8–9] милиарда СМК. В края на периода на преструктуриране ČSA планира да предлага [6,2–7] милиарда СМК, т.е. мрежата ще се намали с [2–2,2] милиарда СМК (което представлява [20–25]%).

(128) ČSA също се съгласи, че други мерки следва да се разглеждат само като мерки за жизнеспособност, като например решението да се прекратят трасетата до Ню Йорк и Торонто. Това решение е взето от управителния съвет на ČSA през юли 2009 г. (т.е. преди началото на периода на преструктуриране). Полетите са преустановени, считано от ноември 2009 г. При все това фактът, че ČSA взе решението да преустанови трасетата преди началото на периода на преструктуриране, сочи, че бизнес решението е било взето с цел подобряване на жизнеспособността на въздушния превозвач, а не с цел минимизиране на ефекти на нарушаване на условията за търговия от държавната помощ.

(129) В преразгледания си ПП ČSA предлага да премахне шест печеливши трасета ([1]) и да намали капацитета за СМК на още 10 печеливши трасета ([2]) като компенсаторни мерки. Преустановяването и предложеното намаляване на капацитета ще доведе до намаление на предлагания капацитет с [900–1 000] милиона СМК, което съответства на [10–11]% ([3]) намаление на капацитета на редовния транспорт в сравнение с 2009 г. ČSA потвърди, че ще запази предложения намален капацитет като компенсаторна мярка до края на периода на преструктуриране.

(130) Трасетата се смятат за печеливши, ако са имали положителен марж на приноса C1 през 2009 г. Приносът C1 отчита разходите за полета, пътниците и за разпределение (т.е. променливите разходи) за всяко отделно трасе. Изчислява се като (приходи от трасето-променливи разходи за трасето)/приходи от трасето. Следователно всички трасета, които имат положителен принос C1, генерират достатъчно приходи, не само за да покрият променливите разходи на трасето, но и за да допринесат за фиксираните разходи на дружеството.

(131) От гледна точка на Комисията маржът на принос C1 изглежда подходящо число, тъй като отчита всички разходи, които са пряко свързани с въпросното трасе. Комисията отбелязва, че подобен марж е бил приеман в сходен случай ([4]).

(132) По отношение на аргумента на третата страна (TS), според който ČSA е открила нови, предполагаемо носещи загуби трасета като трасето Прага-Абу Даби, Комисията отбелязва, че след разясняването от страна на чешките власти това трасе е със съвместен номер на полета и се обслужва в сътрудничество с Etihad Airways. При всички случаи, въпреки че може да са открити нови трасета, ČSA пое ангажимент да намали цялостната си мрежа с [20-25]% (в СМК) и да поддържа намалената мрежа до края на периода на преструктуриране. Нещо повече, ČSA предложи да премахне или намали капацитета на 16 печеливши трасета, за да компенсира своите конкуренти.

Прехвърляне на слотове земя на координирани европейски летища

(133) Комисията отбелязва, че в резултат от промените в мрежата известен брой слотове на ČSA в координирани летища ([5]) ще бъде прехвърлен. Прехвърлянето на слотовете земя ще позволи на други конкурентни въздушни превозвачи да увеличат капацитета си на тези координирани летища (независимо от конкретното трасе, което е оттеглено) и по този начин представлява снижаване на бариерите за навлизане на пазара в полза на конкурентите на ČSA.

Продажба на активи

(134) Нещо повече, ČSA твърди, че продажбата на неговите активи, които не носят загуби, като например продажбата на слотове на лондонското летище Heathrow (вж. съображение (47)) и на 15 самолета (вж. съображение (48)), както и продажбата на стопанската му дейност с безмитни стоки (вж. съображение (46)) и продажбата на дъщерни дружества на ČAH (вж. съображение (53)) следва да се смята за компенсаторна мярка. При все това предвид факта, че компенсаторните мерки следва да се осъществят именно на пазара, където предприятието ще има значителна пазарна позиция след преструктурирането, единствено мерките, свързани с въздушния транспорт на пътници, са относими.

(135) Следователно освен намалението с [10–11]% на капацитета на печеливши трасета и прехвърлянето на слотове на координирани летища, единствено продажбата на слотове на лондонското летище Heathrow и на 15 самолета могат да се отчетат като подходящи компенсаторни мерки, докато продажбата н стопанската дейност с безмитни стоки и продажбата на дъщерни дружества на ČSA на ČAH не могат, защото те засягат позицията на ČSA на основния му пазар.

Подходящ характер на предложените компенсаторни мерки

(136) Когато преценява дали компенсаторните мерки са подходящи, Комисията ще взема предвид структурата на пазара и условията на конкуренция, за да е сигурна, че каквато и да било подобна мярка не води до нарушаване на структурата на пазара (точка 39 от насоките за оздравяване и преструктуриране).

([1]) […].
([2]) […].
([3]) Нетно намаление без оттегляне на трасетата на загуба, които са необходими за възстановяване на жизнеспособността, също така се разглежда предвиденото разширяване на капацитета между FY2010 и FY2013.
([4]) Вж. Решение на Комисията по случай *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 окончателен, съображение 111.
([5]) Повечето от тези слотове са на координирани летища (летища, където слотовете се разпределят от координатор съгласно Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

(137) Компенсаторните мерки трябва да са пропорционални на нарушаващото въздействие на помощта, и по-специално на размера и относителното значение на предприятието на неговия(ите) пазар(и). Степента на намаляване трябва да бъде установявана в рамките на конкретния случай (точка 40 от насоките за оздравяване и преструктуриране).

(138) Комисията отбелязва, че въпреки че ČSA все още има водеща позиция на чешкия въздухоплавателен пазар, делът на ČSA от производствения капацитет и производителност (в брой пътници) на цялата европейска индустрия на въздушен превоз е само 1–2 %. За сравнително малък превозвач като ČSA допълнителното намаляване на размера на флота ще има отрицателен ефект върху жизнеспособността, без да предостави значими пазарни възможности за неговите конкуренти.

(139) По отношение на най-важната част от собствения принос – намаляването на капацитета – Комисията смята, че намаляване с [10–11]% е достатъчно, особено в сравнение с други случаи на преструктуриране на въздушни превозвачи ([1]).

(140) В този контекст Комисията смята, че гореспоменатите компенсаторни мерки са достатъчни съгласно насоките за оздравяване и преструктуриране, за да се гарантира, че неблагоприятните ефекти по отношение условията на търговия, са минимизирани възможно най-много.

6.3.4. **Помощ, ограничена до минимум (собствен принос)**

(141) Трето, съгласно точка 43 от насоките за оздравяване и преструктуриране, за да се ограничи помощта до минимума необходими разходи за преструктуриране, необходимо е получателите на помощ да направят значителен принос към преструктурирането от техните собствени ресурси. Това може да включва продажбата на активи на предприятието, които не са от жизненоважно значение за неговото оцеляване, или външно финансиране при пазарни условия.

(142) За големите предприятия обикновено Комисията смята, че принос от най-малко 50 % от разходите за преструктуриране е подходящ. При изключителни обстоятелства и в случаи на големи затруднения Комисията може да приеме и по-нисък принос (точка 44 от насоките за оздравяване и преструктуриране).

([1]) В случая на Air Malta (Решение на Комисията SA.33015, C(2012) 4198 окончателен) намаляването на капацитета за възможни трасета беше 5 %. В предишни решения за преструктуриране на въздушни превозвачи приетите компенсаторни мерки бяха свързани с цялостно намаляване на капацитета - Austrian Airlines: 15 % (Решение на Комисията C 6/2009, ОВ L 59, 9.3.2010 г., стр. 1, съображение 323) LTU: 28 % (Решение на Комисията № 428/2002, ОВ C 148, 25.6.2003 г.), или намаляване на пазарния дял – Cyprus Airways: 3 % (Решение на Комисията C10/2006, ОВ L 49, 22.2.2008 г., стр. 25, съображение 129).

(143) Приносът трябва да е действителен, т.е. наличен, без да включва очаквани бъдещи печалби като парични потоци (точка 43 от насоките за оздравяване и преструктуриране). По принцип собственият принос не може да включва никаква държавна помощ.

(144) Предвид общите разходи за преструктуриране в размер на [8 900–10 500] млн. CZK, предложеният собствен принос на ČSA се състои от

— заем от частна банка, отпуснат от Komerční banka ([125–140] млн. CZK) и

— продажба на активи (земя, имущество, самолети и дъщерни дружества) ([2]).

(145) Собственият принос на ČSA, предложен от чешките органи, ще представлява [70-80]% от общите разходи за преструктуриране. В допълнение Комисията отбелязва, че дружеството ČSA е получило споразумение за частен лизинг на самолет ([25–30] млн. USD), което също може да се смята за собствен принос.

Лизинг на самолет

(146) През май 2011 г. ČSA успя да получи частно финансирано споразумение за лизинг за придобиването на самолет Airbus A319 и два двигателя. Лизингът се отпуска при пазарни условия от […]. Споразумението за лизинг съответства на заем в размер на [25–30] млн. USD (приблизително [520–600] млн. CZK или [5,3–5,9]% от разходите за преструктуриране).

(147) Лизинговото дружество ще предостави самолета за ČSA, който ще се използва съгласно финансов лизинг за период от 10 години; след пълното изплащане на всички вноски ČSA ще стане собственик на самолета. В допълнение към първоначалната вноска в размер на [29-33]% от цената на самолета ČSA ще извършва тримесечни плащания по лизинга на лизингодателя, като тези плащания ще се изчисляват от цената на самолета плюс еквивалента на лихвата по заема, предоставен от банката на лизинговото дружество (3 месеца лондонски междубанков лихвен процент (LIBOR) плюс маржа). Изплащането на плащанията по лизинга (или други изплащания на заема, отпуснат от […] на лизинговото дружество) ще се гарантира от залог на самолета в полза на банката за продължителността на лизинга.

(148) Комисията отбелязва, че споразумението за лизинг сочи, че ČSA вече може да получава външно финансиране при пазарни условия без подкрепата на чешките органи. Това финансиране показва, че пазарът смята, че предвиденото възстановяване на жизнеспособността е постижимо. Следователно Комисията смята, че лизингът в размер на [520-600] млн. CZK е част от собствения принос.

([2]) За подробности вж. таблица 5.

Частен банков заем от Komerční banka

(149) Предложеният заем, отпуснат от Komerční banka, представлява кредитна линия въз основа на рамково споразумение. Комисията отбелязва, че рамковото споразумение за предоставяне на кредитна линия в размер на [480–540] млн. CZK вече е било сключено на 31 март 2009 г. и че поради влошаващото се финансово положение на ČSA кредитната линия е намалена в последващи изменения на рамковото споразумение. Последното изменение на рамковото споразумение от декември 2009 г. предостави кредитна линия в размер само на [200–220] млн. CZK до 30 юни 2010 г. Комисията разбира, че предложеният собствен принос от [125–140] млн. CZK е последното салдо по тази кредитна линия.

(150) Собственият принос следва да покаже, че пазарът смята, че предвиденото възстановяване на жизнеспособността е постижимо. Тъй като съответното споразумение за заем е било сключено много преди началото на периода на преструктуриране и предвид факта, че Komerční banka неколкократно намали кредитната линия, Комисията не приема този частен заем като собствен принос по смисъла на точка 43 от насоките за оздравяване и преструктуриране.

Продажба на активи

(151) Продажбите на активи могат да се разделят на три групи: i) активи за частни пазарни оператори, ii) продажби на недвижими активи на Prague Airport и iii) продажби на дъщерни дружества на чешката държава (ČAH).

i) продажби за частни пазарни оператори

(152) Част от тези продажби беше извършена въз основа на открита, прозрачна и безусловна тръжна процедура като например продажбата на дейността с безмитни стоки и продажбата на Slovak Air Services, s.r.o. Друга част беше продадена след индивидуални преговори с частни субекти като например самолетите и слотовете на лондонското летище Heathrow, които бяха продадени съответно на различни въздушни превозвачи и на British Airways. Тези продажби се осъществиха през юли 2010 г. и генерираха [3–3,5] млрд. CZK ([31–35]% от общите разходи за преструктуриране).

(153) Комисията отбелязва, че тази част от приноса към разходите за преструктуриране наистина е от собствени ресурси на дружеството, че е действителна и налична, както се изисква в точка 43 от насоките за оздравяване и преструктуриране. Следователно Комисията приема тези приходи за собствен принос.

ii) Продажба на Prague Airport

(154) Земя и имущество, намиращи се в периметъра на пражкото летище Ruzyně, бяха продадени на Prague Airport на 9 декември 2009 г., 2 февруари 2010 г. и 13 май 2010 г. Продажбата на тези активи възлиза на [1 620–1 850] млн. CZK ([15–17]% от общите разходи за преструктуриране).

(155) Чешката република гласува закон за собствеността на пражкото летище Ruzyně, според който цялата земя и имущество в периметъра на пражкото летище Ruzyně трябва да се притежава от държавно дружество предвид тяхното стратегическо значение. Според чешките органи имуществото е от стратегическо значение за пражкото летище Ruzyně предвид новата писта, която ще се строи там.

(156) Всички тези активи бяха продадени на цена, установена в доклади за оценка, изготвени от независими експерти от Чешката република, ([1]) преди да се извършат съответните трансакции. Комисията анализира представените доклади за оценка и сметна, че са достатъчно разумни. Оценките не будят притеснение, тъй като не са открити грешки, приложени са приети методологии и оценките се основават на надеждни предположения. Комисията отбелязва също, че докладите за оценка са изготвени преди да се извършат съответните трансакции и не отчитат положението, в което държавата се явява монопсонист в качеството си на единствен купувач. Следователно Комисията смята, че резултатите от настоящите доклади за оценка са уместно приближение до реалистичните пазарни цени на активите.

(157) Докладът с оценката не отчете никакви залози или друг вид затруднения. По отношение на залозите, особено при осигуряването на заема от Osinek, чешките органи потвърдиха, че всички залози са вдигнати преди извършването на продажбите. В два от трите договора за продажба от 9 декември 2009 г. и 2 февруари 2010 г. страните се задължават имуществото да се прехвърли без никакви затруднения. Само в третия доклад от 13 май 2010 г. се съдържа разпоредба, съгласно която прехвърленото имущество съдържа затруднения и сервитути, записани в имотния регистър. Съответните затруднения са следните:

а) сервитут в полза на Prague Airport за използването на трансформатори и точки за дистрибуция (на парцел № 2587);

б) сервитут в полза на ČSA за използването на земята за оперативни цели (парцел № 2588/3);

в) сервитут в полза на PREdistribuce, a.s. за поддръжката на кабелна мрежа и правото на влизане в собствеността (парцел № 2586/1).

([1]) Тези експерти (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. и PROSCON, s.r.o.) са регистрирани в регистъра на експертните институти, поддържан от Министерството на правосъдието на Чешката република и имат опит в областта на оценяването на активи.

(158) Комисията смята, че затрудненията и сервитутите могат по принцип да намалят стойността на недвижим имот. При все това Комисията отбелязва, че сервитут в буква а) от съображение 156 е престанал да съществува в момента на прехвърляне на имота, тъй като той е в полза на самия купувач. Чешките органи потвърдиха, че сервитутът в буква б) от съображение 156 вече не е съществувал в момента на прехвърляне на имота. Третият сервитут в буква в) от съображение 156 още съществува, но този сервитут е едно от условията за свързване на Prague Airport с мрежата за дистрибуция на електричество, обслужвана от PREdistribuce, a.s.

(159) Предвид много важния характер на единствения сервитут, прехвърлен с имуществото, Комисията смята, че гореописаните сервитути не са имали отражение върху стойността на продадените активи.

(160) В светлината на казаното по-горе Комисията приема приходите от продажбата на земя в размер на [1 620–1 850] млн. CZK за собствен принос.

iii) Продажбата на дъщерни дружества на ČAH

(161) Друга част от продажбите за държавата се състои в продажба на дъщерни дружества на ČSA на ČAH. Това са HCA ([500–580] млн. CZK); Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] млн. CZK); ČSA Services, s.r.o. ([25–28] млн. CZK) и Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] млрд. CZK). Общата стойност на тези активи е [2,35–2,6] млрд. CZK ([24–26]% от общите разходи за преструктуриране).

(162) Стойностите на продажбите бяха установени въз основата на докладите за оценка, изготвени от Deloitte Advisory, s.r.o. и PricewaterhouseCoopers Česká republika, посочени в съображение 53. Комисията анализира представените доклади за оценка и намира, че са достатъчно разумни. Оценките не будят притеснение, тъй като не са открити грешки, приложени са приети методологии и оценките се основават на надеждни предположения. Следователно Комисията смята, че резултатите от настоящите доклади за оценка са уместно приближение до реалистичните пазарни цени на активите. Комисията отбелязва също, че докладите за оценка са изготвени преди извършването на съответните трансакции.

(163) Създаването на ČAH беше основен елемент в мненията на конкурента, който посочи, че целта на тази структура е единствено да предоставя допълнително финансиране на ČSA. При все това Комисията отбелязва, че Чешката република посочи, че създаването на ČAH е поради причини, различни от простото прехвърляне на капитал към ČSA. Основната цел на ČAH е да направи държавно притежаваните дружества по-атрактивни за потенциални инвеститори. С установяването на структурата ČAH тя наистина ще може по-лесно да приватизира индивидуални дъщерни дружества на ČSA за различни инвеститори по отделно. В допълнение създаването на ČAH следва да гарантира конкурентно ценообразуване за услугите в групата и да стимулира генерирането на печалба на всички дъщерни дружества, както и тяхната ориентираност към външни клиенти.

(164) Накрая създаването на ČAH в сегашния му вид беше одобрено от чешкия орган по конкуренция (с ангажименти) и продажбите на дъщерните дружества бяха осъществени въз основа на гореспоменатите доклади за оценка.

(165) В светлината на казаното по-горе Комисията отбелязва, че общият собствен принос включително продажбите на дъщерните дружества ще възлиза на [78–85]% от общите разходи за преструктуриране. В настоящия случай обаче не е необходимо да се взема тази мярка под внимание, тъй като дори и без нея ČSA предоставя достатъчен собствен принос за покриване на разходите за преструктуриране (който се състои в продажбата на частни пазарни оператори, продажбата на земя и имоти на държавното Prague Airport и лизинг на самолет), възлизащ на [5,2–5,8] млрд. CZK или [55–60]% от разходите за преструктуриране ([1]).

(166) Следователно Комисията смята, че изискванията в точка 43 от насоките за оздравяване и преструктуриране са изпълнени и оттук следва, че размерът на помощта е ограничен до необходимия минимум за разходите за преструктурирането.

6.3.5. **Принцип „един път — последен път“**

(167) Накрая, помощта трябва да спазва условието „един път — последен път“. В точка 72 от насоките за оздравяване и преструктуриране се предвижда, че предприятие, получило помощ за оздравяване и преструктуриране през последните десет години, не отговаря на условията за отпускане на помощ за оздравяване или преструктуриране.

(168) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения за възможни елементи на държавна помощ в заема от Osinek. При все това в своето окончателно решение по случай SA.29864 - евентуални

([1]) Елементът на помощ, за който е постъпило уведомление, е 2 500 млн.. Лизингът на самолет ([520–600] млн. CZK), продажбата на частни пазарни оператори ([3–3,5] млрд. CZK) и продажбата на земя и имущество на държавата ([1,62–1,85] млрд. CZK) съставят сумарно [5,2–5,8] млрд. CZK. Оттук следва, че дори и продажбата на дъщерните дружества на ČAH да се смяташе за помощ, елементът на помощ щеше да бъде [4,5–5] млрд. CZK (2 500 млн. CZK плюс [2,35–2,6] млрд. CZK). Елементът на помощ е по-нисък от размера на собствения принос ([5,2–5,8] млрд. CZK), като по този начин ще се покрият над 50 % от общите разходи за преструктуриране в размер на [8,9–10,5] млрд. CZK.

елементи на държавна помощ в заем, предоставен от Osinek, a.s. Комисията направи заключение, че заемът от Osinek не представлява държавна помощ и дори и да представляваше, тази помощ щеше да е съвместима съгласно Временната рамка ([1]). В допълнение чешките органи потвърдиха, че ČSA не се е възползвало от никаква помощ за оздравяване или преструктуриране през последните 10 години. Следователно Комисията смята, че принципът „един път — последен път“ е спазен.

6.3.6. **Други възможни въпроси за държавна помощ**

(169) В хода на официалната процедура по разследване трети страни повдигнаха редица допълнителни въпроси, свързани с възможна държавна помощ, по-специално по отношение на продажбата на HCA, кръстосаното финансиране на възнаграждението на CEO на ČSA от Prague Airport и възможно предимство, предоставено на ČSA от обслужването на трасето Прага-Тел Авив.

Продажба на HCA

(170) В мненията си TS твърди, че ČSA е използвало получената държавна помощ, за да разшири чартърната си дейност (извършено чрез дъщерното му дружество HCA), при която се предлагат полети на цена, с 20 % по-ниска от стандартните цени на пазара.

(171) Комисията поиска подробна информация по отношение на продажбата и бъдещата дейност на HCA. Чешката република разясни, че към HCA не са прехвърлени никакви самолети при прехвърлянето на дейността за чартърен превоз и потвърди, че всички отдавания под наем на самолети са извършени в пазарни условия в съответствие или с експертно мнение за цената на прехвърлянето ([2]), или с цени на наема, определени въз основа на Lease Rate Digest, публикувано от Международното бюро по авиация ([3]), което е специализирано в оценки на пазарните цени на оперативни наеми за отделни видове самолети и години на производство.

(172) По отношение на възможно прехвърляне на служители чешките органи разясниха, че малък брой административен персонал (приблизително 20 души) са били прехвърлени към HCA от ČSA през 2010 г. във връзка с приноса на чартърната дейност на ČSA и в съответствие с правилата, посочени в чешкия търговски кодекс. Мнозинството от персонала, включително всички пилоти и целият кабинен екипаж, се присъединиха към HCA след нова процедура по подбор. Всички служители, които преди са били част от персонала на ČSA, прекратиха договорите си и сключиха нови с HCA. В новите договори не са прехвърляни никакви права за старшинство.

(173) Накрая, Чешката република потвърди, че няма отклоняване на част от флота на ČSA към HCA, където ще се използва за обслужване на полети на ČSA. Дружеството HCA не е разширявано от 2009 г. насам и само се връща към първоначалния обем на полети, обслужвани от чартърния отдел на ČSA през годините 2008 до 2009. То няма да поеме обслужването на редовните полети до дестинации, преустановени от ČSA, а ще предлага единствено чартърни полети.

(174) С оглед на предоставената информация Комисията не смята, че между ČSA и HCA се извършва кръстосано субсидиране на дейности и че селективното предимство, предоставено на ČSA, е прехвърлено на HCA.

Кръстосано финансиране на възнаграждението на главния изпълнителен директор

(175) Главният изпълнителен директор на ČSA е бил главен изпълнителен директор и на Prague Airport и е получавал заплата от двете дружества през 2010 и 2011 г. По отношение на твърдението относно възможното предимство, предоставено на ČSA под формата на заплатата на главния му изпълнителен директор, Чешката република обясни, че възнаграждението на главния изпълнителен директор се определя въз основа на две отделни споразумения за управление, сключени между главния изпълнителен директор и съответно ČSA, и Prague Airport. В допълнение Чешката република увери, че Prague Airport не предоставя никакви компенсации за плащането на възнаграждението за дейностите на главния изпълнителен директор в ČSA. Съгласно двете споразумения за управление възнаграждението се състои от два компонента – основна заплата и бонуси въз основа на резултатите. Основният компонент в договора с ČSA беше намален до 1 CZK месечно, докато ČSA достигне положителни оперативни резултати. Сумата на бонусите въз основа на резултатите обаче все още е дванадесет пъти ненамаления основен компонент годишно.

(176) Комисията провери прегледа на заплатата на главния изпълнителен директор, който показва, че заплатата и бонусите, изплатени на главния изпълнителен директор, възлизат на приблизително […] от годишния му доход, а останалите […] са от службата му в Prague Airport. Разликата се обосновава по-специално с различните резултати на двете дружества за съответния период.

(177) Тъй като главният изпълнителен директор е получил възнаграждение за работата си в двете дружества по начин, който отразява резултатите, Комисията смята, че на ČSA не е отпускана държавна помощ посредством възнаграждението на главния изпълнителен директор за неговата работа.

([1]) Държавна помощ, отпусната съгласно Временната рамка, служи за различна цел, а именно да улесни достъпа на предприятие до външно финансиране, за преодоляването на сериозни затруднения в икономиката на държава членка съгласно член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС и следователно не представлява помощ за оздравяване и преструктуриране по смисъла на насоките за оздравяване и преструктуриране съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

([2]) Експертно мнение от 3 юни 2011 г., изготвено за ČSA Group от Ernst&Young Valuations, s.r.o.

([3]) http://www.ibagroup.com/publications/lease-rate-digest.

Трасе Тел Авив

(178) В мненията си TS допуска, че Чешката република е договорила възможността за обслужване на трасето Прага-Тел Авив за повече от един превозвач специално в полза на ČSA. Преговорите, които включваха промяна в двустранното Споразумение за въздушен транспорт (наричано по-нататък „споразумението“) между Чешката република и държавата Израел ([1]), се осъществиха малко след приключването на открита тръжна процедура за обслужването на това трасе, спечелена от TS (вж. съображение (73)).

(179) Комисията отбелязва, че Чешката република е имала законното право да започне преговори с Държавата Израел за удължаване на правата за достъп до транспортния пазар за въздушните превозвачи на двете страни, докато не се сключи единно Евро-средиземноморското споразумение в областта на въздухоплаването между ЕС и държавите – членки в него, от една страна, и Държавата Израел, от друга.

(180) В процеса на консултациите, предхождащи споразумението, органите по въздухоплаването се договориха, *inter alia*, за временно разширяване на достъпа до транспортния пазар като се позволят „специални полети“, което беше последвано от изменение на споразумението.

(181) Чешките органи обясниха, че разширяването на достъпа до чешко-израелския транспортен пазар не е било договорено само в полза на ČSA и че разширяването на достъпа е предприето в пълно съответствие с националните правни изисквания и не е в разрез с Решението на департамента по гражданско въздухоплаване към Министерството на транспорта на Чешката република за предоставяне на транспортни права за обслужване на трасето на Travel Service ([2]).

(182) Комисията смята, че държавата членка наистина има правото да започне промяна в двустранното споразумение във всеки един момент, ако предметът не е в разрез с разпоредбите на правото на Съюза. В допълнение в решението, чрез което TS получава право да обслужва трасето Прага-Тел Авив, не се предвижда, че сходни права не могат да бъдат дадени на друг оператор, ако това е в съответствие с разпоредбите в споразумението.

(183) Накрая, Комисията отбелязва, че в параграф 1 от член III от преразгледаното споразумение се посочва, че: „*всяка от договарящите се страни има правото да посочи в писмен вид на другата договаряща се страна един или повече въздушни превозвачи с цел извършване на договорените услуги по дадените трасета.*“ Следователно ČSA не е единственият превозвач, който може да се възползва от промяна в споразумението. Наистина преразглеждането на споразумението изглежда, че представлява мярка за отваряне на пазара, която може да се смята за стимулираща конкуренцията. Следователно не може да се направи заключение, че тази мярка облагодетелства конкретно ČSA и представлява държавна помощ.

6.4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(184) Мярката, за която е постъпило уведомление, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Комисията изразява своето съжаление, че чешките органи не са спазили задължението за изчакване съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС. При все това предвид казаното по-горе Комисията смята, че предоставената помощ в размер на 2 500 млн. CZK и ПП са съвместими с условията в насоките за оздравяване и преструктуриране. Следователно Комисията смята, че помощта е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Помощта за преструктуриране, за която Чешката република е изпратила уведомление и която се състои в предоставяне на 2 500 млн. CZK на České aerolinie, a.s. (Czech Airlines) във вид на замяна на дълг срещу дялов капитал по заем, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Изпълнението на тази държавна помощ е съвместимо с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Чешката република.

Съставено в Брюксел, 19 септември 2012 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател

([1]) Договор между правителството на Чешката и Словашката федеративна република и правителството на Държавата Израел относно въздушния транспорт, подписан в Йерусалим на 24 април 1991 г.

([2]) Решение на Департамента по гражданско въздухоплаване към Министерството на транспорта на Чешката република № 278/2011-220-SP/18 от 30 юни 2011 г.