KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 19. september 2012

om den tjekkiske republiks statsstøtte SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) til České aerolinie a.s. (ČSA — Czech Airlines — Omstruktureringsplan)

(meddelt under nummer C(2012) 6352)

(Kun den tjekkiske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2013/151/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Kommissionens beslutning om at indlede proceduren i artikel 108, stk. 2, i TEUF ([1]) vedrørende støtteforanstaltning SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) ([2]),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser, under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 12. maj 2010 anmeldte Den Tjekkiske Republik omstruktureringsstøtten til České aerolinie a.s. (i det følgende benævnt "ČSA") til Kommissionen. Kommissionen anmodede om supplerende oplysninger ved brev af 6. juni og 25. november 2010, hvorpå de tjekkiske myndigheder svarede ved brev af 15. og 24. september og 15. december 2010 samt 28. februar 2011.

(2) Ved brev af 23. februar 2011 underrettede Kommissionen Den Tjekkiske Republik om sin beslutning om at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF vedrørende ovennævnte støtte (i det følgende benævnt "beslutningen om at indlede proceduren"). Den Tjekkiske Republik fremsatte bemærkninger til denne beslutning ved brev af 28. april 2011. Kommissionen stillede flere spørgsmål ved brev af 26. juli 2011 og 15. marts, 7. maj og 11. juli 2012, hvorpå Den Tjekkiske Republik svarede den 22. august, 15. september, 7. oktober og 16. og 23. november og 12. december 2011 samt den 3. januar, 16. april, 22. maj, 14. juni, 5., 10. og 20. juli samt 10. august 2012.

(3) Beslutningen om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 23. juni 2011. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.

(4) Kommissionen modtog bemærkninger fra to interesserede parter den 30. juni, 19. juli, 15. august, 25. november og 13. december 2011. Den videresendte dem til Den Tjekkiske Republik, der fik lejlighed til at reagere; dens bemærkninger blev modtaget ved brev af 31. august 2011 og 3. februar 2012.

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN OG OMSTRUKTURERINGSPLANEN

2.1 OMSTRUKTURERINGSSTØTTE

(5) De samlede anmeldte omstruktureringsstøtteforanstaltninger havde form af i) et lån på 2 500 mio. CZK fra det statsejede selskab Osinek a.s. (såfremt det ville blive betragtet som statsstøtte), ii) frigivelse af sikkerhedsstillelse og konvertering af Osinek-lånet til aktier ("debt-for-equity swap") og iii) et garanteret banklån på 20,8 mio. EUR til finansiering af købet af et fly. De samlede planlagte omstruktureringsomkostninger, der blev anmeldt, beløb sig til [8,9–10,5] (*) mia. CZK ([3]) ([360–410] mio. EUR).

([1]) Med virkning fra 1. december 2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende benævnt "TEUF"). De to sæt bestemmelser er i alt væsentligt identiske. I denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF efter omstændighederne forstås som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88. Med TEUF er der endvidere sket en række terminologiske ændringer, bl.a. er "Fællesskabet" erstattet af "Unionen" og "fællesmarkedet" af "det indre marked". Terminologien i TEUF vil blive anvendt i hele denne afgørelse.

([2]) Kommissionens beslutning C(2011) 994 endelig af 23. februar 2011 (EUT C 182 af 23.6.2011, s. 13).

(*) Forretningshemmelighed

([3]) Omstruktureringsomkostningerne efter en revision af omstruktureringsplanen (fra 3. januar 2012). I anmeldelsen beløb omstruktureringsomkostningerne sig til [7,60–9,20] mia. CZK.

(6) Den 21. marts 2012 vedtog Kommissionen en afgørelse i sag SA.29864 – mulige statsstøttemæssige konsekvenser af et lån fra Osinek a.s. Konklusionen af undersøgelsen var, at Osinek-lånet ikke udgjorde statsstøtte, og selv hvis det gjorde, ville denne støtte være forenelig med de midlertidige EF-rammebestemmelser for statsstøtte, der ydes for at lette adgangen til finansiering under den nuværende finansielle og økonomiske krise [1] (i det følgende benævnt "de midlertidige rammebestemmelser"). Derfor vedrører den foreliggende omstruktureringssag ikke længere denne foranstaltning. Det garanterede banklån på 20,8 mio. EUR blev opgivet, fordi ČSA var i stand til at sikre en finansiel leasingaftale med […]. Den eneste omstruktureringsstøtteforanstaltning, der endnu ikke er blevet vurderet, er konverteringen af Osinek-lånet til aktier efter frigivelsen af sikkerhedsstillelsen for lånet.

Frigivelse af sikkerhedsstillelsen og konvertering af gæld til aktier

(7) Den 3. maj 2010 vedtog den tjekkiske regering resolution nr. 333 om omstruktureringsplanen for ČSA (i det følgende benævnt "resolution nr. 333"), hvorved den tjekkiske regering pålagde erhvervs- og handelsministeriet [2] at frigive pantet for visse dele af den stillede sikkerhed, inden ČSA's tegnede kapital blev forhøjet. Konverteringen af gæld til aktier havde lovhjemmel i denne resolution og blev gennemført den 30. juni 2010.

2.2 STØTTEMODTAGEREN

(8) ČSA har været Den Tjekkiske Republiks nationale luftfartselskab siden 1923. I 2009 befordrede det 37 % af de passagerer, hvis rejse starter eller slutter i Prag. ČSA er et statsejet selskab, idet 95,69 % af dets aktier ejes af Den Tjekkiske Republik via dets finansministerium. Minoritetsaktionærer er Česká pojišťovna a. s. (2,26 %), hovedstaden Prag (1,53 %) og hovedstaden Bratislava (0,51 %). ČSA er medlem af Sky Team Alliance og tilbyder rutefart (104 destinationer i 44 lande). I 2009 befordrede ČSA 4,7 mio. passagerer og havde indtægter på 14,9 mia. CZK (96 mio. EUR).

(9) Tabel 1 viser udviklingen i ČSA's finansielle data fra 2006 til første halvår 2011. ts

Tabel 1

Czech Airlines' finansielle data (ifølge tjekkiske regnskabsstandarder)

'000 CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Fortjeneste/tab	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Omsætning	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000–7 250 000]
Pengestrømme fra driftsaktiviteter	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	Ikke oplyst
Gæld	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000–2 900 000]
Nettorenteindtægter	– 94 374	– 55 254	– 14 263	Ikke oplyst	Ikke oplyst	Ikke oplyst
Nettoaktivværdi	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000–6 225 000]

Tabel 2

Udvikling i nøglekriterier i 2009 (ifølge tjekkiske regnskabsstandarder)

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

[1] EUT C 16 af 22.1.2009, s. 1.

[2] Tilgodehavender hos ČSA som følge af Osinek-låneaftalen blev over-

(10) Tallene viser, at ČSA til trods for en vis negativ udvikling fortsat gav overskud i 2007 og 2008. Driftsresultaterne forværredes dog betydeligt i 2009 på grund af virkningen af den økonomiske krise. Omsætningen faldt lidt i det pågældende tidsrum, mens pengestrømmen gik betydeligt tilbage. Gældens størrelse, beregnet som summen af langfristede og kortfristede forpligtelser og banklån, var mere eller mindre stabil. Værdien af aktiverne faldt betydeligt, især i 2009.

(11) Tabel 2 viser den kvartalsvise udvikling i 2009. Den viser, at selskabets tab steg betydeligt, navnlig mellem juni og september, med [705–785] mio. CZK sammenlignet med [470–520] mio. CZK mellem marts og juni. Ændringen i omsætningen beløb sig til [4,88–5,42] mia. CZK mellem marts og juni og [5,04–5,59] mia. CZK i perioden juni-september. Ændringen varierer ikke markant, hvorfor det ikke kan udledes, at selskabets situation forværredes væsentligt i årets første halvdel. Selskabets gæld faldt i perioden marts-juni og steg med [0,89–1,05] mia. CZK i perioden juni-september. Endelig voksede den samlede værdi af ČSA's aktiver i den første periode, der blev observeret (marts-juni), og faldt med [75–85] mio. CZK i perioden juni-september.

(12) De tjekkiske myndigheder hævder, at selv om ČSA's finansielle situation forværredes som følge af den globale økonomiske recession så tidligt som i slutningen af 2008, havde selskabet grund til at tro, at der ville blive opnået betydeligt bedre resultater i sommersæsonen 2009, hvor indtægterne i luftfartsbranchen almindeligvis topper. På basis af denne prognose, der blev understøttet af ČSA's erfaring fra tidligere år, forventede ČSA, at det ville kunne skabe tilstrækkelige reserver til at stabilisere pengestrømmen og forhindre yderligere tab.

(13) Ikke desto mindre viste resultaterne fra første halvår 2009, der blev forelagt ledelsen i midten af august 2009, et betydeligt fald i de gennemsnitlige indtægter i juni. Det blev klart, at selskabet ikke kunne fortsætte driften uden øjeblikkelige omkostningsreducerende foranstaltninger og økonomisk bistand udefra. Selskabets bestyrelse nedsatte således en arbejdsgruppe, der fik mandat til at udarbejde en omstruktureringsplan for selskabet. Derfor vedtog ČSA's ledelse i august 2009 foranstaltninger til indledning af omstruktureringsprocessen, og ČSA's fokus skiftede fra foranstaltninger vedrørende den daglige drift til en samlet omstrukturering af selskabet.

(14) De tjekkiske myndigheder hævder derfor, at ČSA i lyset af den udvikling, der er beskrevet ovenfor, fra august 2009 kan betragtes som en kriseramt virksomhed efter Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([1]) fra 2004 (i det følgende benævnt "rammebestemmelserne").

([1]) EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2. Gyldigheden af retningslinjerne blev forlænget i 2009 (EUT C 156 af 9.7.2009, s. 3).

Czech Aeroholding

(15) Efter afslutningen af omstruktureringsprocessen sigter Den Tjekkiske Republik mod at finde en strategisk partner til ČSA. Den aktuelle tidsfrist for en strategisk investors indtræden i ČSA er senest november 2013. Med henblik på den planlagte privatisering besluttede den tjekkiske regering at oprette en ny selskabsstruktur under Český Aeroholding a.s. (i det følgende benævnt "ČAH").

(16) ČAH omfatter på nuværende tidspunkt følgende selskaber: ČSA, Prague Airport a.s. (i det følgende benævnt "Prag lufthavn") og ČSA's tidligere datterselskaber, dvs. Czech Airlines Handling a.s., Holidays Czech Airlines a.s. (i det følgende benævnt "HCA"), Czech Airlines Technics a.s. og ČSA Services, s.r.o. (se figur 1). ČAH har til formål at omstrukturere de selskaber, der er med i holdingselskabet, at lette deres adgang til finansiering på markedsvilkår og forberede dem på den kommende privatisering.

(17) Czech Airlines Handling a.s. forestår servicering af passagerer og fly, rengøring af fly og bygninger samt ground transport-tjenester både for ČSA og andre luftfartsselskaber, der varetager ruteflyvninger til og fra Prag. Czech Airlines Handling a.s. er den eneste operatør på markedet for rengøring af fly i Prags Ruzyně-lufthavn. Inden for ground handling konkurrerer Czech Airlines Handling i Prags Ruzyně-lufthavn med Prag lufthavn og andre ground handling-selskaber såsom Menzies Aviation.

(18) HCA varetager charterflyvninger. På dette marked konkurrerer det med Travel Service a.s. og en række andre mindre charterselskaber, der opererer fra Prags Ruzyně-lufthavn, f.eks. Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air og flere andre, der kun har en lille markedsandel i Prags Ruzyně-lufthavn.

(19) Czech Airlines Technics a.s. udfører mindre og større vedligeholdelse af alle fly i Boeing B737- og Airbus A320-familien. Det udfører også omfattende eftersyn af ATR 42/72-fly og har certifikat til at udføre eftersyn af Airbus A310-fly. Dette datterselskab servicerer primært ČSA. [17,5–19,5] % af dets indtægter stammer dog fra tjenester, der ydes til tredjeparter, f.eks. Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines og Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services s.r.o. driver et callcenter og et ansættelsescenter, og [88–98] % af dets tjenester ydes til ČSA.

(21) I begyndelsen af omstruktureringsperioden havde ČSA også kontrollerende indflydelse i en række andre selskaber, navnlig:

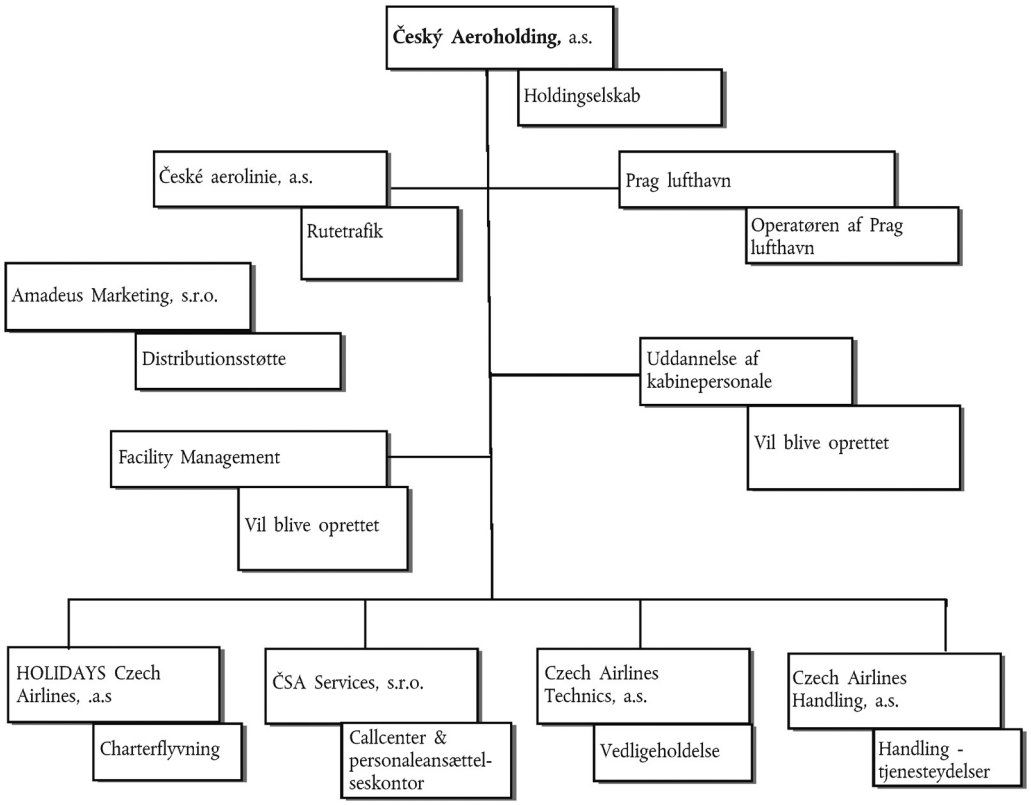
— Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (ejerandel på 65 %), der forsyner det globale distributionssystem Amadeus for Den Tjekkiske Republik og Den Slovakiske Republik

— Slovak Air Service s.r.o. (ejerandel på 100 %) og

— ClickforSky (ejerandel på 100 %).

Figur 1

Strukturen af Český Aeroholding a.s.



(22) Oprettelsen af ČAH blev godkendt af den tjekkiske konkurrencemyndighed den 25. oktober 2011 med en række betingelser, der fokuserer på de potentielle trusler mod konkurrencen, der på grund af fusionen mellem ČSA og Prag lufthavn skyldes såvel vertikale som horisontale overlapninger (navnlig på ground handling-området) mellem de fusionerende enheders aktiviteter.

(23) Betingelserne er både af adfærdsmæssig og strukturel karakter og forpligter ČAH til at sikre gennemsigtig, ikkediskriminerende og lige adgang til lufthavnsinfrastrukturen i Prags Ruzyně-lufthavn på markedsmæssigt rimelige vilkår for alle interesserede parter. Forpligtelserne går navnlig ud på at adskille operatøren af Prags Ruzyně-lufthavn fra andre aktiviteter, der drives i ČAH's regi, udveksling af kommercielt følsomme oplysninger mellem de enheder, der er involveret i ČAH, tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Prags Ruzyně-lufthavn, afhændelse af Prag lufthavns ground handling-aktiviteter til en uafhængig køber og gennemsigtig og lige adgang til tjenester, som ydes af enheder inden for ČAH, til markedsoperatører, der er interesserede i at udføre ground handling-tjenester og/eller reparations- og vedligeholdelsesarbejder i Prags Ruzyně-lufthavn ([1]).

2.3 OMSTRUKTURERINGSPLAN

(24) I maj 2010 anmeldte de tjekkiske myndigheder omstruktureringsplanen (i det følgende benævnt "OP") til Kommissionen; den blev derefter ajourført ved senere fremsendelser af oplysninger. OP koncentrerer sig om

([1]) Den tjekkiske konkurrencemyndigheds afgørelse nr.S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

foranstaltninger vedrørende ČSA's centrale aktivitetsområde, nemlig passagerruteflyvning. Det er planen, at andre aktivitetsområder enten skal sælges eller outsources inden for holdingselskabets struktur.

(25) ČSA's vanskeligheder skyldes en overdreven udvidelse af nettet i 2004–2006, og at lavprisselskaber fik adgang til Prags Ruzyně-lufthavn. Endvidere led selskabet under et gammelt etableret selskabs historiske ineffektive drift, da det løb ind i den globale økonomiske recession, der medførte lavere passagerefterspørgsel og højere brændstofomkostninger.

(26) Den ajourførte udgave af OP af 3. januar 2012 sigter mod at genskabe ČSA's langsigtede rentabilitet inden 2014. Omstruktureringsperioden spænder over perioden fra august 2009 til juni 2014 (fem år i alt).

(27) I tråd med den seneste udvikling inden for luftfartsbranchen ajourførte de tjekkiske myndigheder deres prognoser for ČSA's vej til rentabilitet og fremlagde et nyt basisscenarie og nye scenarier for den mest optimistiske og den mest pessimistiske udvikling. ČSA betragter nedenstående skøn som et forsigtigt grundlag for sin fremtidige udvikling. Skønnene tager ikke hensyn til en privat investors planlagte indtræden, der sandsynligvis vil få positiv indvirkning på ČSA's resultater og yderligere styrke dets langsigtede rentabilitet.

(28) De vigtigste eksterne faktorer, der påvirker ČSA's resultater, er følgende: i) stigende brændstofpriser (stigning på næsten 40 % sammenlignet med scenarierne i beslutningen om at indlede proceduren, ii) betydeligt lavere efterspørgsel, iii) øget konkurrence og iv) et fald i indtægter fra billetsalg.

(29) Basisscenariet bygger på den antagelse, at markedet vil udvikle sig i overensstemmelse med de makroøkonomiske prognoser fra den tjekkiske nationalbank og Den Internationale Valutafond. Fremkomsten af lavprisluftfartsselskaber betragtes som en vigtig faktor, der vil påvirke ČSA's resultater med hensyn til markedsandele.

(30) De eksterne faktorer omfatter:

— en markedspris på brændstof på 1 000 USD/mT

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

— afkast på [2–2,2], belægningsprocent på [66–73] %.

(31) De interne faktorer omfatter:

— omlægning af flyenes ejerstruktur og vedligeholdelsesomkostninger

— yderligere forbedring af passageromkostningerne (reduktion af det samlede distributionssystem og cateringomkostningerne)

— yderligere forbedring af besætningens produktivitet i Airbus-flåden

— optimering af besætningsomkostningerne for den regionale (ATR) flåde, bedre udnyttelse af flåden

— delvis forøgelse af antallet af sæder i A320- og B-737-flåden

— reduceret gennemsnitligt brændstofforbrug – opfølgning i forbindelse med fornyelse af flåden

— optimering af indtægtsstyringssystemet – stigning i afkastet på [0,95–1] %

— negativ indvirkning af køb af emissionskvoter modregnet i de gennemsnitlige passagerindtægter

— fra sommeren 2012 vil driften fortsætte med en flåde bestående af ATR (syv fly), Airbus (15 fly) og Boeing (fem fly).

(32) Som følge af omstruktureringen forventer ČSA følgende udvikling i sit afkast af den investerede kapital (ROCE):

Tabel 3

Forventet afkast af den investerede kapital

Afkast af den investerede kapital	2011	2012	2013	2014	2015
Basisscenarie	– 23,6 %	[– 2,5 – (– 3)] %	[0,9–1,1] %	[1,7–1,85] %	[2,1–2,4] %
Det mest optimistiske scenarie	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)] %	[3,6–3,9] %	[4,8–5,2] %	[4,8–5,2] %
Det mest pessimistiske scenarie	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)] %	[– 9,5 – – 8,9]%	[0,7–0,75] %	[0,98–1,1] %

(33) De tjekkiske myndigheder anser basisscenariet for at være en realistisk prognose og anfører, at det afkast af den investerede kapital, der opnås ved udgangen af 2014 på [1,7–1,85] %, skal betragtes som acceptabelt.

(34) Ifølge det mest optimistiske scenarie vil brændstofpriserne blive reduceret med 1–2 % (i 2012–2013) og med 3 % (i 2014–2015). Det bygger endvidere på en hurtigere gennemførelse af omstruktureringsforanstaltningerne end forudset og en hurtigere vækst i efterspørgslen sammenlignet med basisscenariet. På den anden side er det mest pessimistiske scenarie baseret på en stigning i brændstofprisen (3–5 % højere i 2012–2013) sammenlignet med basisscenariet. Det medfører endvidere forsinkelser i gennemførelsen af de planlagte omstruktureringsplaner og lavere udbytter af indtægtsstyringsinitiativer (først fuldt gennemført i 2014).

(35) I planen antages det, at det vil være muligt at genskabe rentabilitet senest i regnskabsåret 2013. Ifølge basisscenariet vil ČSA opnå et nettooverskud efter skat på [95–112] mio. CZK ([3,8–4,3] mio. CZK) i 2014 og et afkast af den investerede kapital (ROCE) på [1,7–1,85] % senest i 2014 og på [2,1–2,4] % senest i 2015.

Tabel 4

Resultat for 2008–2014 (mio. CZK) (ifølge tjekkiske regnskabsstandarder)

Regnskabsår	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Indtægter	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Resultat før skat	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

For at opnå disse resultater foreslår ČSA følgende vigtige tiltag:

(36) *Optimeret netværksmodel og tilpasning af flådens størrelse:* Ved omstruktureringsprocessens begyndelse fløj ČSA til 67 destinationer. Dette net vil blive reduceret med [18–20] %, og ČSA fokuserer nu udelukkende på markeder, der ligger inden for dets kort- og mellemdistanceflådes rækkevidde. Flyvninger til New York og Canada blev indstillet i 2009. Den forventede nedgang i passagertrafikken målt i indtægter pr. passagerkilometer sammenlignet med 2009 er [22,5–25,5] %, mens indtægten pr. disponibel siddepladskilometer ("ASK") forventes at stige med [3,8–4.4] %. Der blev nedlagt såvel rentable som tabsgivende ruter.

(37) Flyflåden burde reduceres med mere end 50 % svarende til 20–23 fly sammenlignet med 49 fly før omstruktureringen. Det samlede antal flyvninger vil blive reduceret med [36–40] % og ASK med [21–24] %. Dermed skulle belægningsprocenten blive forbedret og nå op på [66–73] % ifølge basisscenariet.

(38) Flådestrukturen bør forenkles og moderniseres ved gradvist at udskifte ældre flytyper (Boeing B737-400 og B737-500) udelukkende med Airbus-fly. Moderniseringen af ČSA's flåde vil forbedre konkurrenceevnen for ČSA, der vil få mere avancerede og mere pålidelige fly med bedre passagerkomfort. Andre fordele ved denne foranstaltning er reduktionen af omkostningerne til flådens drift, herunder besparelser som følge af flådesammenlægning og optimering af transportkapacitet.

(39) *Indtægtsfremmende tiltag:* ČSA indførte et nyt indtægtsstyringssystem med henblik på at optimere billetprisfastsættelse og disponibilitet, idet målet var en øget indtægt pr. ASK på [3–3,5] % i 2011. Der forventes en yderligere indtægtsstigning i forbindelse med den forventede stigning i salget via ČSA's websted – [20–22] % af billetterne skal sælges online senest i 2012 mod [7–8] % i 2009. Dette bør ledsages af indtægter fra salg af tilknyttede egne produkter, såsom afgift pr. ekstra stykke bagage, afgift for tildeling af de bedste sæder og salg om bord samt produkter fra tredjeparter, såsom hoteller, biludlejning og rejseforsikringer. Indtægtsstyringen forventes at bidrage til indtjeningen med ca. [500–560] mio. CZK inden udgangen af 2012.

(40) *Omkostningsreducerende initiativer*: I 2009 skabte ČSA 3 200 job direkte og mere end 1 600 job gennem sine datterselskaber. Med omstruktureringen skaber ČSA 1 730 job direkte og 1 974 job i sine datterselskaber, hvilket svarer til en reduktion på mere end 1 000 job medio 2012. ČSA reducerede antallet af piloter og medarbejdere blandt kabinepersonalet til det lovbestemte minimum. Det reducerede endvidere cateringomkostningerne på økonomiklasse, underholdning om bord, omkostninger i forbindelse med uregelmæssigheder og brændstofforbrug. Endvidere bør omkostninger til leje, it og telekommunikation reduceres. Endelig bør repræsentationskontorerne i udlandet og i Den Tjekkiske Republik reduceres. De omkostningsreducerende initiativer forventes at medføre besparelser på [275–310] mio. CZK og bidrage til indtægter på ca. [650–725] mio. CZK inden udgangen af 2012. Salgsomkostningerne pr. passager er allerede blevet reduceret med [14,5–16,5] % i 2010.

(41) *Organisatoriske ændringer*: Den Tjekkiske Republik har allerede to gange tidligere forsøgt at privatisere ČSA ([1]), men begge disse forsøg mislykkedes. De tjekkiske myndigheder er af den opfattelse, at oprettelsen af ČAH er en effektiv måde til at afhænde ČSA og dets datterselskaber til en ny privat investor. For det første blev der overført ikkekerneaktiviteter, som tidligere blev udført af ČSA, til dets datterselskaber i 2010. Dette gjorde det muligt for ČSA at fokusere på sit kerneaktivitetsområde. For det andet blev datterselskaberne solgt til ČAH på markedsvilkår. Endelig vil både ČSA og Prag lufthavn blive inkorporeret i ČAH.

(42) Denne struktur ventes ikke kun at gøre selskaberne mere attraktive for potentielle investorer, men også at sikre en konkurrencedygtig prisfastsættelse af tjenesteydelserne internt i koncernen og fremme overskudsskabelsen i alle datterselskaber og i højere grad orientere dem mod eksterne kunder.

(43) *Afhændelse af ikkekerneaktiver*: Ud over afhændelsen af datterselskaber til ČAH har ČSA solgt et betydeligt antal andre aktiver i løbet af omstruktureringsprocessen, som det ses af Tabel 5. Alle disse aktiver blev enten afhændet gennem en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure eller på grundlag af uafhængige vurderingsrapporter.

Tabel 5

Afhændelse af ČSA's aktiver i løbet af omstruktureringsprocessen

	Beløb i mio. CZK
Afhændelse af det toldfrie salg til Aelia Czech Republic s.r.o.	[760–840]
Afhændelse af ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow til British Airways	[450–530]
Afhændelse af fly til forskellige luftfartsselskaber	[1 950–2 200]
Afhændelse af Slovak Air Services s.r.o. til Skyport a.s.	[17,5–19,5]
Afhændelse af jordarealer og bygninger til Prag lufthavn	[1 620–1 850]
Afhændelse af datterselskaber til Český Aeroholding a.s.	[2 350–2 600]
I alt	[7 150–8 025]

2.4 STATSSTØTTE OG FINANSIERING AF OMSTRUKTURERINGSOMKOSTNINGERNE

(44) På grund af de samlede omstruktureringsomkostninger på [8,9–10,5] mia. CZK ([360–410] mio. EUR), der navnlig omfatter omkostninger til tilpasning af flådens størrelse og til fratrædelsesgodtgørelser, tilførte Den Tjekkiske Republik den 30. juni 2010 støttemodtageren ny kapital gennem statsstøtte på 2 500 mio. CZK i form af konvertering af gæld til aktier (dvs. [23–26] % af omstruktureringsomkostningerne) i overensstemmelse med resolution nr. 333.

(45) ČSA foreslår, at restbeløbet, dvs. dets egetbidrag på [74–77] %, finansieres ved salg af aktiverne i Tabel 5.

(46) ČSA afhændede sit toldfrie salg for [760–840] mio. CZK til Aelia Czech Republic s.r.o. i februar 2010. Dette aktivitetsområde blev afhændet efter en udbudsprocedure i to runder, som blev organiseret af UniCredit Czech Republic a.s.

(47) ČSA byttede i juli 2010 to ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow med British Airways Plc (i det følgende benævnt "BA") for en finansiel godtgørelse. Ifølge aftalen om udveksling af ankomst- og afgangstidspunkter skal ČSA og BA som led i en udveksling overføre deres respektive ankomst- og afgangstidspunkter ([2]) til hinanden for en finansiel godtgørelse på [17–19] mio. GBP (ca. [450–530] mio. CZK). Udvekslingen af ankomst- og afgangstidspunkter fandt sted i 2010, og BA betalte godtgørelsen til ČSA i to rater, nemlig i november og december 2010.

(48) CSA solgte 15 fly på følgende betingelser: I 2010 afhændede CSA fem Boeing B737-400-fly til BLF Limited, der er et specialfly tilhørende det russiske luftfartsselskab UTair, til en pris af [54–60] mio. USD og to Boeing B737-500-fly til Mauritanian Airlines International til en pris af [12,5-15] mio. USD. I 2011 solgte CSA tre Boeing B737-500-fly til Mika Limited til en samlet pris af [21–25] mio. USD. I 2011 afhændede CSA to ATR72-202-fly til Helnitt Lineas Aéreas S.A. til en pris af [7,9–8,9] mio. USD, to ATR72-200-fly til EUROLOT S.A. til en pris af [7,9–8,9] mio. USD og et ATR42-320-fly til Regourd Aviation til en pris af [1,6–1,9] mio. USD. De samlede indtægter fra salget af fly beløber sig til ca. [105–120] mio. USD eller [1,950–2,2] mia. CZK ([3]).

(49) Den 30. september 2010 solgte ČSA Slovak Air Services s.r.o., der udfører luftfartsydelser i Den Slovakiske Republik, til selskabet Skyport a.s. for købsprisen på [17,5–19,5] mio. CZK. Den bydende tilbød den højeste pris som led i en åben udbudsprocedure.

([1]) I 1992 købte Air France 19 % af aktierne i ČSA, men afhændede dem igen 1994. I april 2009 blev statens aktiepost i ČSA udbudt til salg, men da den tjekkiske regering ikke modtog noget passende bud, gav den i sidste ende finansministeren instruks om at annullere udbuddet i oktober 2009.

([2]) Dvs. de ankomst- og afgangstidspunkter, de havde fået tildelt for fartplanen for sommeren 2011 (den 27. marts 2011–29. oktober 2011) og for fartplanen for vinteren 2010/11 (den 31. oktober 2010–26. marts 2011).

([3]) Med en omregningskurs på 18,5 CZK pr. USD som beregnet af Den Tjekkiske Republik. (Ifølge den tjekkiske nationalbank varierede den kvartalsvise gennemsnitlige omregningskurs mellem USD og CZK mellem 18,3 og 20,2 CZK pr. USD i 2010 og mellem 16,9 og 18,78 CZK pr. USD i 2011).

(50) ČSA opnåede [1,62–1,85] mia. CZK ved salget af jord og bygninger til den statsejede Prag lufthavn. Tabel 6 nedenfor indeholder en sammenfatning af salget.

Tabel 6

Afhændelse af ČSA's jordarealer og ejendom til Prag lufthavn

Areal/aktiv	Købsaftale	Pris ('000 CZH)	Ekspertvurdering
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon s.r.o., dateret den 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parkering på areal 2570/4 og 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
APC's kontorbygning	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	YBN Consult, dateret den 10.5.2010
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]	
Hangar F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
I alt:		**[1 620 000–1 850 000]**	

(51) Den Tjekkiske Republiks regering har tilkendegivet sin strategiske interesse for at erhverve ČSA's jordarealer ved lufthavnen. De tjekkiske myndigheder begrunder disse transaktioner med den brug, de vil gøre af jordarealerne. Ifølge de tjekkiske myndigheder er arealerne strategisk vigtige for Prag lufthavn med henblik på den nye landingsbane, der skal anlægges i lufthavnen. Den Tjekkiske Republik bemærkede også, at Prag lufthavn udlejer en anden hangar (hangar E) til Travel Service a.s., hvilket viser, at det er muligt at opnå indtægter ved salg af fast ejendom, som ČSA ikke længere har brug for.

(52) Salget af ejendom som beskrevet i tabel 6 fandt ikke sted ved en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure. Alle et statsejet selskabs ejendomskøb skal dog i overensstemmelse med dets generelle politik og de nationale lovkrav finde sted til en fair og åben markedspris, der afspejler den pris, som en privat investor ville have betalt på markedsbaserede vilkår. Værdien af denne ejendom bygger på en uafhængig ekstern vurdering foretaget af domstolsregistrerede eksperter efter anerkendte standarder.

(53) Størstedelen af selskabets egetbidrag kommer fra salget af ČSA's datterselskaber til ČAH. Dette salg fandt sted i slutningen af 2011/begyndelsen af 2012 og bestod af salget af Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] mio. CZK), ČSA Services s.r.o. ([25–28] mio. CZK), HCA ([500–580] mio. CZK) og Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] mia. CZK). Salget blev ikke gennemført ved en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure, men værdien af datterselskaberne blev beregnet i uafhængige vurderingsrapporter udarbejdet af Deloitte Advisory s.r.o. og PricewaterhouseCoopers Česká republika s.r.o.

2.5 BESLUTNING OM AT INDLEDE PROCEDUREN

(54) Kommissionen indledte den formelle undersøgelsesprocedure den 23. februar 2011. I beslutningen om at indlede proceduren nærede Kommissionen tvivl om flere betingelser i rammebestemmelserne. Kommissionen udelukkede navnlig ikke, at ČSA havde været kriseramt i rammebestemmelsernes forstand allerede inden andet halvår 2009, dvs. før indledningen af omstruktureringsprocessen, sådan som de tjekkiske myndigheder havde hævdet.

(55) Kommissionen nærede også tvivl om, hvorvidt ČSA's vanskeligheder var for alvorlige til at blive løst af ČAH. Kommissionen var også i tvivl om, hvorvidt Prag lufthavn efter tjekkisk ret kunne bidrage finansielt til omstruktureringen af ČSA og dets datterselskaber. De tjekkiske myndigheder blev også opfordret til at fremsætte bemærkninger om, hvorvidt forretningstransaktionerne mellem ČSA og Prag lufthavn, på tidspunktet for gennemførelsen af fusionen, havde fundet sted på markedsvilkår, hvilket udelukkede overførsel af mulig statsstøtte fra en modtager af rednings- og omstruktureringsstøtte til en anden enhed i ČAH.

(56) Med hensyn til genoprettelsen af langsigtet rentabilitet opfordrede Kommissionen tredjeparter til at fremsætte bemærkninger om de underliggende antagelser vedrørende de eksterne faktorer. Kommissionen opfordrede også Den Tjekkiske Republik til at præcisere, om alle strukturelt tabsgivende aktiviteter ville blive opgivet efter omstruktureringen. Kommissionen var endvidere i tvivl om, hvorvidt der kunne opnås langsigtet rentabilitet inden udgangen af 2012, der var den anmeldte afslutning af omstruktureringsperioden, og hvorvidt det overvejede mest sandsynlige scenarie (der også var "det mest optimistiske scenarie") nu også var det mest realistiske, der kunne opnås. Kommissionen var også i tvivl om, hvorvidt ČSA (med egne finansielle midler eller udefra kommende ressourcer) ville være i stand til at sikre lån og eventuelle garantier på markedsvilkår for det planlagte køb af syv fly, som der blev indgået aftale om for 2013 og 2014.

(57) Med hensyn til modydelser var Kommissionen i tvivl om, hvorvidt de foreslåede foranstaltninger ikke blot gik ud på at nedlægge tabsgivende aktiviteter, som under alle omstændigheder ville være nødvendige for at opnå rentabilitet. Sådanne foranstaltninger ville i så fald ikke kunne betegnes som reelle modydelser. Kommissionen bemærkede også, at kun modydelser, som fandt sted i omstruktureringsperioden, kunne accepteres. Derfor ville nedlæggelsen af flyvningerne til Toronto og JFK-lufthavnen i New York falde uden for den foreslåede omstruktureringsperiode, der gik fra andet halvår 2009 til 2012.

(58) Med hensyn til omfanget af ČSA's egetbidrag opfordrede Kommissionen Den Tjekkiske Republik til at præcisere ČAH's foreslåede struktur. Den var også i tvivl om, hvorvidt det samlede foreslåede egetbidrag kunne betragtes som reelt (på baggrund af de transaktioner, der endnu ikke havde fundet sted på tidspunktet for vedtagelsen af beslutningen om at indlede proceduren).

3. **BEMÆRKNINGER FRA DEN TJEKKISKE REPUBLIK**

(59) I sit svar på Kommissionens beslutning om at indlede proceduren fremsatte Den Tjekkiske Republik bemærkninger og præciseringer vedrørende alle de spørgsmål, der blev rejst i Kommissionens beslutning om at indlede proceduren, og påpegede, at den anmeldte omstruktureringsplan opfyldte alle betingelser i rammebestemmelserne. Den Tjekkiske Republik fremkom også med ajourførte oplysninger om omstruktureringsprocessen og påviste, at en række omstruktureringsforanstaltninger allerede var blevet gennemført, og at der allerede var gjort betydelige fremskridt.

(60) Med hensyn til det tidspunkt, hvor ČSA løb ind i vanskeligheder, hævdede Den Tjekkiske Republik, at ČSA var i vanskeligheder fra august 2009, fordi det var på det tidspunkt, at det gik op for ledelsen, at selv selskabets sædvanligvis gunstige resultat i sommersæsonen var blevet påvirket negativt. Den Tjekkiske Republik fremlagde også kvartalsvise resultater og supplerende oplysninger, der godtgjorde, hvorfor den fandt, at ČSA var løbet ind i vanskeligheder i august 2009.

(61) Med hensyn til ČAH's holdingstruktur præciserede de tjekkiske myndigheder, at formålet med ČAH var at "adskille" selskaberne og forbedre deres adgang til finansiering på markedsvilkår og forberede dem på den planlagte privatisering. Forbindelserne mellem selskaberne i holdingselskabet ville blive fastsat ved kontrakt på markedsbaserede vilkår og i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i den tjekkiske handelslov og lov om indkomstskat vedrørende forbindelser mellem forbundne parter.

(62) Med hensyn til muligheden for at løse ČSA's vanskeligheder inden for ČAH-koncernen præciserede Den Tjekkiske Republik, at alle selskaber i ČAH var statskontrollerede, og at en eventuel bistand ville være omfattet af statsstøtteregler. Endvidere ville eventuel finansiel bistand også skulle opfylde kravene i den tjekkiske handelslov og skattelovgivning. Endvidere opstod ČSA's problemer før oprettelsen af ČAH-strukturen og kunne derfor ikke være resultatet af "vilkårlig omkostningsfordeling inden for den nuværende ČSA-koncern" og hidrørte derfor fra ČSA selv.

(63) Med hensyn til et eventuelt bidrag til omstruktureringen af ČSA fra Prag lufthavn hævdede Den Tjekkiske Republik, at lufthavnen ikke bidrog til ČSA's omstrukturering på nogen måde, og at Den Tjekkiske Republik i sin egenskab af eneaktionær i Prag lufthavn heller ikke overvejede et sådant bidrag fremover. Transaktionerne mellem ČSA og Prag lufthavn blev udført på de standardvilkår, som Prag lufthavn tilbyder sine forretningspartnere. Lejeindtægter og andre økonomiske vederlag var baseret på dens gældende prisliste.

(64) Bortset fra overholdelsen af lovbestemte krav ville selskaberne i ČAH få væsentlig forretningsmæssig autonomi, for så vidt moderselskabet, ČAH, ikke ville blande sig i sine datterselskabers forretningsførelse. Da alle forbindelser mellem selskaberne i ČAH ville blive afviklet på markedsbaserede vilkår i overensstemmelse med lovens krav, som anført ovenfor, gjorde Den Tjekkiske Republik gældende, at enhver overførsel af den omstruktureringsstøtte, som et selskab i ČAH har ydet ČSA, ville være umulig.

(65) Med hensyn til tvivlen om, hvorvidt der kan genskabes langsigtet rentabilitet, fremlagde Den Tjekkiske Republik ændrede prognoser vedrørende det fremtidige scenarie for ČSA's rentabilitet i form af et ændret basisscenarie. Det nye basisscenarie byggede på en langsommere vækstrate som følge af en revision af udviklingen i efterspørgslen samt mere forsigtige skøn over de fremtidige oliepriser. Med hensyn til nedlæggelsen af urentable aktiviteter bekræftede Den Tjekkiske Republik, at alle datterselskaber undtagen Czech Airlines Technics gav overskud og derfor kunne sælges som velfungerende og levedygtige virksomheder. Czech Airlines Technics ville også blive solgt til ČAH til den pris, som dets aktiver var værd ifølge en vurdering foretaget af en uafhængig ekstern ekspert. Med hensyn til finansieringen af de fly, der skal leveres efter omstruktureringsperioden, var Den Tjekkiske Republik af den opfattelse, at selskabet efter gennemførelsen af omstruktureringsplanen og en privat investors forventede indtræden i selskabet ville være i stand til at sikre privat finansiering af de fly, der var indgået aftale om.

(66) Med hensyn til modydelser hævdede Den Tjekkiske Republik, at salget af aktiver (herunder i datterselskaber), reduktionen af ASK og reduktionen af ČSA's tilstedeværelse i Prag lufthavn udgjorde en tilstrækkelig modydelse i betragtning af, at ČSA var et regionalt luftfartsselskab med en lille flåde og et begrænset antal destinationer.

Det var udsat for konkurrencepres fra store selskaber og lavprisselskaber, og en eventuel yderligere modydelse kunne bringe ČSA's mulighed for at blive rentabelt inden for en rimelig tidsfrist i fare. Den Tjekkiske Republik gjorde gældende, at flyvningerne til Toronto og JFK-lufthavnen i New York var blevet indstillet i november 2009, altså inden for den anmeldte omstruktureringsperiode.

(67) Den Tjekkiske Republik fremlagde oplysninger om et privat banklån på [125–140] mio. CZK fra Komerční banka, der blev foreslået som ČSA's egetbidrag. Lånet bestod af en kreditlinje baseret på en rammeaftale. Rammeaftalen om en kreditlinje på [480–540] mio. CZK var allerede blevet indgået den 31. marts 2009 og ændret i juni og december 2009.

(68) Med hensyn til ČSA's egetbidrag til sin omstrukturering fremlagde Den Tjekkiske Republik dokumentation for salget af allerede afhændede aktiver. Den Tjekkiske Republik bekræftede endvidere, at den anmeldte statsstøtte i form af en garanti ikke ville blive nødvendig, da ČSA var i stand til at opnå privat finansiering af de fly, der var blevet tilvejebragt gennem en finansiel leasingaftale med […]. Flyene blev leveret til ČSA i maj 2011.

4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(69) Under undersøgelsesproceduren modtog Kommissionen kun én væsentlig bemærkning fra en konkurrent [1] og én bemærkning fra en lokal borgersammenslutning [2]. Konkurrenten er Travel Service a.s. og Icelandair Group hf (i det følgende benævnt "TS"), et selskab, der konkurrerer med ČSA, primært på markedet for charterrejser. TS hævder, at støtten til ČSA ikke kan betragtes som forenelig, da den ikke opfylder betingelserne i rammebestemmelserne.

(70) Med hensyn til genskabelse af ČSA's langsigtede rentabilitet kritiserede TS OP og anførte, at den mangler en klar forretningsmodel [3] for selskabet, og at flere af de vigtigste antagelser i det mest optimistiske scenarie er alt for optimistiske (brændstofpriser, valutakurser, kapacitetsudnyttelse). TS kritiserer også de tilbudte modydelser med den begrundelse, at de blot udgør en nedlæggelse af aktiviteter, som er nødvendige for selskabets overlevelse. TS hævder også, at afhændelsen af aktiver, der påberåbes som egetbidrag, blev gennemført og midlerne brugt, inden omstruktureringsprocessen begyndte, og derfor ikke kan betragtes som et reelt bidrag til omstruktureringsomkostningerne.

(71) TS hævder også, at den statsstøtte, som ČSA har modtaget, har gjort det muligt for selskabet at udvide sine aktiviteter og datterselskaber. ČSA var angiveligt i stand til at i) udvide sine charteraktiviteter, selv om ČSA ville opgive dem, fordi de tidligere var tabsgivende, og ii) forny sin flåde, hvilket giver ČSA en konkurrencefordel, der næppe kunne opnås af en sammenlignelig konkurrent under en finanskrise.

(72) TS hævder faktisk, at ČSA har brugt den statsstøtte, det har modtaget, til at udvide sit charterdatterselskab HCA, der kan tilbyde flyvninger til en pris, som er 20 % lavere end standardpriserne på markedet [4]. TS hævder også, at ČSA forhøjede HCA's tegnede kapital med 162 mio. CZK i maj 2010.

(73) Yderligere fordele, som angiveligt er blevet ydet ČSA, er muligheden for at drive ruten mellem Prag og Tel Aviv. TS gør gældende, at denne mulighed tilsyneladende blev forhandlet af de tjekkiske myndigheder udelukkende for ČSA på en måde, så man omgik lovens bestemmelser og gav ČSA en fordel i forhold til dets konkurrenter.

(74) TS anfører ligeledes, at der selv inden oprettelsen af ČAH reelt fandt en koncentration af Prag lufthavn og ČSA sted, fordi der blev indført fælles ledelse af de to selskaber. TS hævder således, at ČSA's administrerende direktør er blevet aflønnet af Prag lufthavn, og at der finder krydssubsidiering sted af it-tjenester til fordel for ČSA.

(75) Endvidere købte Prag lufthavn aktiver (bygninger og jordarealer) af luftfartsselskabet, som den angiveligt ikke havde brug for, og leasede dem tilbage til luftfartsselskabet. En sådan privilegeret forbindelse mellem Prag lufthavn og ČSA førte til fortrinsbehandling såsom prisdiskrimination med hensyn til lufthavnstjenester og adgang til kommercielt følsomme oplysninger. TS gør endvidere gældende, at oprettelsen af ČAH påvirker konkurrencen negativt på grund af den vertikale integration mellem lufthavnen og det største luftfartsselskab. Ifølge TS er den vigtigste begrundelse for oprettelsen af ČAH at gøre det muligt at yde statsstøtte til ČSA gennem ČAH's erhvervelse af dets datterselskaber.

[1] Bemærkningen lå i forlængelse af to supplerende indlæg og en klage.

[2] Borgersammenslutningen "Pro Hanspaulku" påstår, at støtten til Czech Airlines har til formål kunstigt at bevare luftfartsselskabet som kunde i Prag lufthavn, der planlægger at anlægge en anden landingsbane. Borgersammenslutningen er primært bekymret over de miljømæssige og sociale følger af dette projekt.

[3] TS anfører navnlig, at ČSA træffer forkerte forretningsmæssige beslutninger såsom åbning af tabsgivende ruter, f.eks. den nye rute mellem Prag og Abu Dhabi i september 2011.

[4] For vurdering se betragtning (171) – (174).

5. **BEMÆRKNINGER FRA DEN TJEKKISKE REPUBLIK TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER**

(76) Den Tjekkiske Republik gennemgik i detaljer alle de argumenter, som tredjeparter har taget op i deres bemærkninger. Med hensyn til genskabelsen af langsigtet rentabilitet understregede Den Tjekkiske Republik, at den har ajourført OP ([1]) og dermed taget hensyn til en række bemærkninger i de ajourførte antagelser. Den bemærkede endvidere, at statsstøttebeløbet var faldet betydeligt i løbet af proceduren som følge af, at projektet vedrørende købet af et fly med statsstøttegaranti var blevet opgivet.

(77) Med hensyn til den mulige brug af statsstøtte til ČSA's charterdivisions konkurrencebegrænsende adfærd anførte Den Tjekkiske Republik, at chartervirksomheden allerede var uafhængig og adskilt fra ruteflyvning på det tidspunkt, hvor statsstøtten blev ydet. ČSA har aldrig indskudt pengemidler i HCA's ([2]) tegnede kapital. HCA's tegnede kapital blev forhøjet med et apportindskud som led i ČSA's aktiviteter i forbindelse med chartertrafik. Denne del af virksomheden blev vurderet af en uafhængig ekspert.

(78) Med hensyn til den påståede fordel, som ČSA skulle have modtaget for driften af Tel Aviv-ruten, forklarede Den Tjekkiske Republik, at selv om TS (efter en åben udbudsprocedure med start fra vinterfartplanen 2011/12) var blevet valgt som det eneste luftfartsselskab med transportrettigheder for ti år for ydelse af aftalte tjenester på ruten mellem Prag og Tel Aviv i henhold til gældende lov ([3]), fik TS ingen garanti for, at intet andet luftfartsselskab ville få tilladelse til at drive ruten i denne periode. De tjekkiske myndigheder anfører, at det var det tjekkiske transportministeriums generelle politik ikke at opretholde eksisterende begrænsninger, men tværtimod at udvide luftfartsselskabernes muligheder for markedsadgang med henblik på at liberalisere markederne for luftfartsydelser.

(79) Med hensyn til åbningen af ruten mellem Prag og Abu Dhabi forklarede Den Tjekkiske Republik, at denne rute ikke blev drevet af ČSA alene, men som en code share-flyvning ([4]) i samarbejde med Etihad Airways. Ruten henvendte sig til transferpassager, der kunne benytte mange forskellige tilsluttede langdistanceflyvninger fra Abu Dhabi, der blev drevet af Etihad Airways. Samarbejdet forbedrede således ČSA's salgsmuligheder og bidrog til genskabelsen af dets langsigtede rentabilitet med meget lave ekstraomkostninger.

(80) Salget og tilbageleasingen af APC's kontorbygning var ifølge Den Tjekkiske Republik en standardmarkedspraksis, der gjorde det muligt for sælgeren at skaffe likviditet, mens køberen opnåede en stabil kilde til fremtidige lejeindtægter. Endvidere var de jordarealer, der blev afhændet, af strategisk betydning på grund af anlæggelsen af en ny landingsbane i Prag lufthavn. Derfor var Prag lufthavn interesseret i at købe ejendommen. I henhold til loven om ejerskabet til Prags Ruzyně-lufthavn ([5]) kunne Prag lufthavn, herunder eventuelle tilstødende eller hermed forbundne jordarealer, kun ejes af Den Tjekkiske Republik eller en juridisk enhed med hjemsted i Den Tjekkiske Republik, som fuldt ud ejes af staten. Dette krav begrænsede antallet af egnede købere til fuldt ud statsejede selskaber. Operatøren af Prag lufthavn var en sådan enhed og havde endvidere en strategisk interesse i at købe jorden.

(81) Den Tjekkiske Republik anførte gentagne gange, at de kommercielle forbindelser mellem ČSA og Prag lufthavn var og altid havde været i overensstemmelse med den nationale ret og EU-retten (se betragtning (61)-(64)). Med hensyn til ČAH forklarede Den Tjekkiske Republik, at ČAH i henhold til regeringsresolution nr. 848 af 24. november 2010 ikke udgjorde en permanent vertikal integration af infrastrukturen og luftfartsselskaberne, men blot en fusion (mellem ČSA og Prag lufthavn) med begrænset varighed og funktion, der havde til formål at afhænde ČSA og dets datterselskaber på de bedst mulige betingelser.

(82) Med hensyn til bemærkningerne fra borgersammenslutningen Pro Hanspaulku bemærkede Den Tjekkiske Republik, at borgersammenslutningen ikke havde godtgjort, at der forelå en berettiget interesse, og at en sådan interesse heller ikke kunne udledes af den indsigelse, der var blevet rejst vedrørende færdiggørelsen af en ny landingsbane i Prag lufthavn, som angiveligt primært skulle benyttes af det omstrukturerede ČSA. Hertil svarede Den Tjekkiske Republik, at ČSA's tilstedeværelse i Prag lufthavn i overensstemmelse med OP faktisk ville blive indskrænket, hvorfor bemærkningerne fra borgersammenslutningen ikke var begrundet.

([1]) Efter indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure fremsendte Den Tjekkiske Republik to ajourførte udgaver af OP (dateret den 15. september 2011 og 3. januar 2012) til Kommissionen.

([2]) Før omstruktureringen tilbød HCA kun rejsebureautjenester, som ČSA planlagde at lukke i sin første udgave af OP. I den reviderede OP var HCA's rejsebureau dog opretholdt og ČSA's charterdivision medtaget.

([3]) Lov nr. 49/1997 om civil luftfart og om ændring af lov nr. 455/1991 om næringsbeviser (Trade Licensing Act), som ændret, og traktaten mellem Den Tjekkiske og Slovakiske Føderative Republiks regering og Staten Israels regering om luftfart, undertegnet den 24. april 1991 i Jerusalem.

([4]) Code sharing er en almindelig form for samarbejde mellem luftfartsselskaber, hvorved en flyvning, der varetages af et bestemt selskab, også tilbydes af andre selskaber med henblik på at forbedre salgsmulighederne. Denne form for samarbejde gør det muligt for selskaberne at udvide deres netværk af tilbudte destinationer.

([5]) Lov nr. 69/2010 om ejerskabet til Prags Ruzyně-lufthavn.

6. VURDERING AF STØTTEN

6.1 EKSISTENSEN AF STATSSTØTTE

(83) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(84) Støttebegrebet omfatter enhver fordel, som finansieres direkte eller indirekte af statsmidler og ydes af staten selv eller af organer, der optræder på vegne af staten ([1]).

(85) I denne sammenhæng skal den anmeldte kapitaltilførsel i form af konverteringen af Osinek-lånet til aktier betragtes som statsstøtte. Kapitaltilførslen involverer statsmidler og udgør en selektiv fordel for ČSA, eftersom den forbedrer dets finansielle situation.

(86) I henhold til Domstolens praksis kan støtte til en virksomhed anses for at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, når den pågældende virksomhed er aktiv på et marked, der er åbent for samhandel på EU-niveau ([2]). Alene det forhold, at en virksomheds konkurrencemæssige position styrkes i forhold til andre konkurrerende virksomheder, hvis den får en økonomisk fordel, som den ellers ikke ville have fået under normal udøvelse af erhvervet, peger i retning af en mulig konkurrencefordrejning ([3]). Støtte fra en medlemsstat til en virksomhed kan derfor bidrage til at bevare eller øge nationale aktiviteter med det resultat, at virksomheder etableret i andre medlemsstater har en mindre chance for at komme ind på den pågældende medlemsstats marked ([4]).

(87) Den foreliggende foranstaltning påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og konkurrencen, da CSA konkurrerer med andre luftfartsselskaber i Den Europæiske Union, navnlig efter ikrafttrædelsen af tredje fase af liberaliseringen af lufttrafikken ("tredje pakke") den 1. januar 1993. Den pågældende foranstaltning gør det muligt for ČSA at fortsætte driften, således at selskabet ikke behøver at lide under de følger, der normalt er resultatet af dets dårlige finansielle resultater, og fordrejer dermed konkurrencen.

(88) Den anmeldte kapitaltilførsel i form af konvertering af gæld til aktier udgør statsstøtte i medfør af artikel 107, stk. 1, i TEUF. Denne konklusion anfægtes ikke af de tjekkiske myndigheder.

6.2 STØTTENS LOVLIGHED

(89) I henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF må en medlemsstat ikke gennemføre en støtteforanstaltning, før Kommissionen har vedtaget en afgørelse om godkendelse af foranstaltningen. Kommissionen bemærker, at de tjekkiske myndigheder gennemførte støtten, dvs. konverteringen af Osinek-lånet til aktier, den 30. juni 2010. Kommissionen beklager således, at Den Tjekkiske Republik ikke overholdt standstill-forpligtelsen og derfor har overtrådt sin forpligtelse i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF.

6.3 STØTTENS FORENELIGHED MED DET INDRE MARKED I HENHOLD TIL RAMMEBESTEMMELSERNE

(90) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan statsstøtte tillades, hvis den ydes for at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(91) Kommissionen finder, at den foreliggende foranstaltning udgør omstruktureringsstøtte, der skal vurderes i lyset af kriterierne i rammebestemmelserne med henblik på at fastslå, om den er forenelige med det indre marked i medfør af artikel 107, stk. 3, i TEUF.

6.3.1 **Støtteberettigelse**

(92) Med hensyn til støtteberettigelse fremgår det af punkt 33 i rammebestemmelserne, at virksomheden skal kunne anses for at være kriseramt i henhold til punkt 9 og 13 i disse rammebestemmelser.

Kriseramt virksomhed

(93) Ifølge punkt 9 i rammebestemmelserne anser Kommissionen en virksomhed for kriseramt, når virksomheden ikke med egne finansielle midler eller med de midler, som virksomheden kan opnå fra ejeren/aktionærer og kreditorer, er i stand til at standse de tab, som uden de offentlige myndigheders indgriben næsten med sikkerhed vil medføre virksomhedens ophør på kort eller mellemlang sigt.

(94) Derfor præciseres det i punkt 10, litra a), i rammebestemmelserne, at et selskab med begrænset ansvar betragtes som kriseramt, når over halvdelen af den tegnede kapital er forsvundet, og over en fjerdedel af denne kapital er gået tabt i løbet af de sidste tolv måneder.

([1]) Se Domstolens dom af 16. maj 2002 i sag C-482/99, *Frankrig mod Kommissionen* ("*Stardust Marine*"), Sml. I, 2002, s. 4397.

([2]) Se navnlig Domstolens dom af 13. juli 1988 i sag C-102/87, *Den Franske Republik mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber*, Sml. I, 1988, s. 4067.

([3]) Domstolens dom af 17. september 1980 i sag 730/79, *Phillip Morris Holland BV mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber*, Sml. 1980, s. 2671.

([4]) Se navnlig Domstolens dom af 15. december 2005 i sag C-66/02, *Italien mod Kommissionen*, Sml. I, 2005, s. 10968, præmis 117, og dom af 15. juni 2006 i forenede sager C-393/04 og C-41/05, Air *Liquide Industries Belgium*, Sml. I, 2006, s. 5332, præmis 35.

(95) De tjekkiske myndigheder hævder, at ČSA, der er et aktieselskab efter tjekkisk ret og dermed et selskab med begrænset ansvar i henhold til punkt 10, litra a), i rammebestemmelserne, løb ind i alvorlige vanskeligheder i august 2009, da finanskrisen ramte selv højsæsonsommerfartplanen hårdt. På det tidspunkt faldt pengestrømmen fra driftsaktiviteter til [-2,4–-2,1] mia. CZK med dramatiske følger for selskabets aktiver.

(96) I august 2009 opfyldte selskabet således betingelserne i punkt 10, litra a), i rammebestemmelserne. ČSA's samlede tegnede kapital beløb sig til 2 735 mio. CZK. Ifølge de tjekkiske regnskabsstandarder var ČSA's egenkapital negativ fra august 2009 (idet den udgjorde [-1 000–(-900)] mio. CZK i slutningen af juli 2009), og over en fjerdedel af den tegnede kapital var gået tabt i løbet af de foregående tolv måneder, eftersom egenkapitalen beløb sig til [900–1 000] mio. CZK i juli 2008. Derfor påbegyndte ČSA sin omstruktureringsproces fra august 2009. Selskabet var derfor reelt en kriseramt virksomhed efter rammebestemmelserne på tidspunktet for ydelsen af omstruktureringsstøtten i juni 2010.

Nyoprettet virksomhed

(97) Det fremgår af punkt 12 i rammebestemmelserne, at en nystiftet virksomhed ikke er berettiget til at modtage rednings- eller omstruktureringsstøtte, selv om dens finansielle stilling er vanskelig. Som udgangspunkt vil en virksomhed blive betragtet som en nyoprettet virksomhed i de første tre år efter påbegyndelsen af dens aktiviteter på det relevante aktivitetsområde.

(98) ČSA blev oprettet i 1923 og kan derfor ikke betragtes som en nyoprettet virksomhed.

Koncern

(99) Det hedder i punkt 13 i rammebestemmelserne, at en virksomhed, der tilhører eller er i færd med at blive overtaget af en større koncern, normalt ikke kan modtage rednings- eller omstruktureringsstøtte, medmindre det kan påvises, at virksomhedens vanskeligheder hidrører fra virksomheden selv og ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at virksomhedens vanskeligheder er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem. Når en kriseramt virksomhed opretter et datterselskab, betragtes datterselskabet sammen med den kriseramte virksomhed, der kontrollerer det, som en koncern og kan modtage støtte på de betingelser, der er fastsat i punkt 13 i rammebetingelserne.

(100) Da omstruktureringsstøtten blev ydet i 2010, udgjorde ČSA en koncern med en række selskaber, som er aktive på områder i tilknytning til luftfart ([1]). Koncernens regnskab viser, at selv om luftfartsselskabet er en del af en større koncern, tegner det sig reelt for den overvejende del af omsætningen (94 %), hvorfor det ikke er muligt for nogen anden del af koncernen at finansiere omstruktureringen af luftfartsselskabet. Regnskabet viser endvidere, at luftfartsselskabets tab hidrører fra luftfartsselskabet selv og derfor ikke kan henføres til nogen del af koncernen.

(101) Kommissionen finder derfor, at ČSA's vanskeligheder ikke er resultatet af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, men hovedsagelig skyldes vigende indtægter på dets kerneaktivitetsområde. Vanskelighederne er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem, fordi det positive bidrag fra rentable datterselskaber er for lille til at opveje tabet på ČSA's kerneaktivitetsområde.

(102) Kommissionen bemærker, at oprettelsen af ČAH (slutningen af 2011/begyndelsen af 2012), der i princippet udgør en koncern i henhold til punkt 13 i rammebestemmelserne, fandt sted efter ydelsen af omstruktureringsstøtten og derfor kan betragtes som en del af omstruktureringen, der ikke har nogen indvirkning på berettigelsen til omstruktureringsstøtte. Kommissionen bemærker endvidere, at alle forretningsmæssige relationer mellem selskaberne i ČAH vil blive afviklet på markedsbaserede vilkår i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i tjekkisk lovgivning ([2]), hvorfor et bidrag fra andre medlemmer af koncernen til omstruktureringen af ČSA ikke er muligt.

6.3.2. **Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet**

(103) For det første skal omstruktureringsplanen, der skal strække sig over en så kort periode som muligt, inden for en rimelig tidshorisont og på grundlag af realistiske forventninger om de fremtidige betingelser for driften genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet, jf. punkt 35 i rammebestemmelserne.

(104) I henhold til punkt 36 i rammebestemmelserne skal planen beskrive de omstændigheder, der førte til virksomhedens vanskeligheder, og tage hensyn til den aktuelle og forventede udvikling på markedet og indeholde scenarier baseret på optimistiske, pessimistiske og neutrale hypoteser.

(105) Omstruktureringsplanen skal omfatte foranstaltninger til en vending af udviklingen, så virksomheden efter omstruktureringen vil kunne dække alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger. Den omstrukturerede virksomheds afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt stort til, at den kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp (punkt 37 i rammebestemmelserne).

([1]) Det drejede sig om følgende: Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (ejerandel på 65 %), ČSA Services s.r.o. (ejerandel på 100 %), Holidays Czech Airlines a.s. (ejerandel på 100 %) Slovak Air Service s.r.o. (ejerandel på 100 %), Czech Airlines Handling s.r.o. og Czech Airlines Technics a.s. (ejerandel på 100 %).

([2]) Artikel 66a og 196a i lov nr. 513/1991 (handelsloven) og afdeling 23, stk. 7, i lov nr. 586/1992 (lov om indkomstskat).

(106) Kommissionen bemærker, at OP, som sammenfattet i punkt 2.3 ovenfor, beskriver de omstændigheder, der førte til virksomhedens vanskeligheder. OP tager hensyn til den aktuelle og forventede udvikling på ČSA's vigtigste marked, nemlig passagerruteflyvning, og indeholder scenarier baseret på optimistiske, pessimistiske og neutrale hypoteser samt virksomhedens stærke og svage sider. Kommissionen bemærker således, at OP omhandler alle formelle aspekter, der kræves i punkt 36 i rammebestemmelserne.

(107) Den nuværende OP bygger på den antagelse, at der vil blive opnået langsigtet rentabilitet senest i juni 2014. Den reviderede omstruktureringsperiode på fem år er relativt lang. Ifølge basisscenariet vil ČSA dog give overskud allerede i 2013. Endvidere er de fleste af omstruktureringsforanstaltningerne allerede blevet gennemført, herunder indskrænkningen af selskabet og tilvejebringelsen af egetbidraget. De tjekkiske myndigheder har godtgjort, at strategien i OP strækker sig over fem år efter en omhyggelig vurdering af den korteste tid, der kræves for at genoprette ČSA's langsigtede rentabilitet, idet man må holde sig mulige fremtidige driftsbetingelser for øje. Kommissionen bemærker endvidere, at det navnlig i luftfartssektoren i den aktuelle økonomiske situation er nødvendigt at opnå en stabilisering af de drifts- og servicemæssige præstationer med henblik på at sikre langsigtet rentabilitet som et solidt grundlag for fremtidig vækst og ikke kun en kortsigtet vending af udviklingen. Dette tager i sagens natur flere år. Kommissionen bemærker, at man i tidligere tilfælde har accepteret en omstruktureringsperiode på fem år ([1]). Derfor finder Kommissionen alt i alt, at den femårige omstruktureringsperiode er acceptabel.

(108) For at få vendt udviklingen for ČSA foreslås der i OP betydelige omkostningsreduktioner (navnlig ved indskrænkning af kapaciteten og personalet og reduktion af selskabets flåde og det net, der drives) samt en række indtægtsskabende initiativer.

(109) Kommissionen bemærker, at ČSA har reduceret antallet af piloter og medarbejdere blandt kabinepersonalet betydeligt – der er allerede blevet skåret 1 000 stillinger væk. De omkostningsreducerende initiativer forventes at generere nettoindtægter på [390–425] mio. CZK inden udgangen af 2012. Salgsomkostningerne pr. passager er allerede blevet reduceret med [15,5–17] % i 2010.

(110) Kommissionen bemærker endvidere, at reduktionen af såvel flåden (med 30 %) som nettet (med [18–20] %) forventes at føre til en stigning i indtægten pr. ASK på [3,9–4,3] %. Dermed vil belægningsprocenten stige til [66–73] % ifølge basisscenariet. Fornyelsen af flåden samt udskiftningen af Boeing-fly med Airbus-fly vil føre til lavere drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, hvilket vil føre til en mere effektiv forretningsmæssig styring af flåden. Reduktionen af nettet og flåden forventes at generere nettoindtægter på [195–215] mio. CZK inden udgangen af 2012.

(111) Kommissionen bemærker også, at ČSA i 2011 indførte et nyt indtægtsstyringssystem, hvis mål var en indtægtsstigning pr. ASK på [3–3,5] %. Kombineret med indtægter fra salg af tilknyttede egne produkter samt produkter fra tredjeparter forventes indtægtsstyringen at bidrage til indtjeningen med [500–560] mio. CZK inden udgangen af 2012.

(112) Kommissionen mener på grundlag af sit kendskab til sektoren fra andre sager om omstrukturering af luftfartsselskaber, at disse initiativer kan sætte ČSA i stand til at reducere sine omkostninger og generere supplerende indtægter med henblik på at genskabe den langsigtede rentabilitet senest i juni 2014.

(113) Resultaterne af prognoserne bygger på realistiske antagelser, navnlig vækstrater, inflation, brændstofpriser og vekselkursen mellem USD og CZK. Den Tjekkiske Republik tog i sine bemærkninger til beslutningen om at indlede proceduren Kommissionens tvivl om de underliggende antagelser op ved at fremsætte yderligere præciseringer, navnlig følgende:

— Ud over at forlænge den oprindelige omstruktureringsperiode har Den Tjekkiske Republik revideret sine prognoser for udviklingen i retning af genskabelse af rentabilitet på grundlag af et revideret basisscenarie i stedet for det mest optimistiske scenarie i den oprindelige plan. ČSA sigter nu mod at opnå et afkast af den investerede kapital (ROCE) på [1,7–1,85] % senest i 2014 mod [3–3,5] % i den oprindelige udgave af OP.

— ČSA har ændret tidsplanen for leveringen af syv fly fra 2013 og 2014 til 2014 - 2016. ČSA bekræfter, at det vil finansiere købet af alle disse fly på markedsvilkår uden statsstøtte.

— Den Tjekkiske Republik har bekræftet, at ČSA er ved at opgive alle tabsgivende aktiviteter.

(114) Kommissionen bemærker positivt, at de underliggende antagelser for de interne og eksterne faktorer ifølge beslutningen om at indlede proceduren er blevet revideret, idet der f.eks. forventes en langsommere vækst i efterspørgslen mellem 2010 og 2013 og højere brændstofpriser. Revisionen og tilpasningen af en række vigtige

([1]) Se Kommissionen afgørelser i sagerne vedrørende *Austrian Airlines* (C 6/09), EUT L 59 af 9.3.2010, s. 1, betragtning 296 (seksårig omstruktureringsperiode), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 endelig, betragtning 217 (femårig omstruktureringsperiode), og *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 endelig, betragtning 93 (femårig omstruktureringsperiode).

antagelser har ført til reviderede finansielle fremskrivninger, der resulterer i et fald i det forventede overskud for 2013 fra [123–135] mio. CZK til [68–75] mio. CZK. De tilpassede antagelser giver nu et mere realistisk og sundt billede af ČSA's fremtidige udvikling.

(115) Derudover har ČSA fremlagt en scenarieanalyse, der ud over ovennævnte mere realistiske antagelser (basisscenariet) omfatter et optimistisk og et pessimistisk scenarie med ændrede antagelser for flere centrale drivkræfter.

(116) Ifølge basisscenariet forventer ČSA at opnå et positivt driftsresultat fra 2013. Selv ifølge det mest pessimistiske scenarie ville ČSA være rentabelt senest i 2014.

(117) Selskabets afkast af den investerede kapital (ROCE) vil dog først vende tilbage til beskedne niveauer (ca. [1,9–2,2] %) i 2015. Disse afkast er ret lave, men synes at være realistiske i betragtning af, at den gruppe af selskaber, som kan sammenlignes med CSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH), opnåede et afkast af den investerede kapital på mellem [– 1,2– – 1] % - [5,4–6,3] % i årene 2003 til 2009. I denne gruppe opnåede kun Lufthansa, British Airways og AF-KLM et positivt afkast af den investerede kapital (på henholdsvis [5,3–6] %, [4,9–5,7] %] og [2–2,3] %). På den anden side opnåede lavprisselskaberne et afkast af den investerede kapital på [5,5–6,5] – [15,5–17] % i årene 2004–2007 ([1]).

(118) ČSA's mål for afkastet af den investerede kapital vil således fortsat ligge under de mest effektive lavprisselskaber eller ovennævnte store luftfartsselskaber, der nyder godt af stordriftsfordele. ČSA er med sin omstrukturerede flåde (20–23 fly) fortsat en lille regional aktør, hvis langsigtede udvikling bedst kan sikres ved indtrædelse af en privat investor.

(119) I betragtning af, at Den Tjekkiske Republik som ejer af selskabet godt er klar over situationen og går ind for privatisering, når tiden er inde, synes denne beskedne tilbagevenden til rentabilitet at være acceptabel. Endvidere er den omstændighed, at det er lykkedes ČSA at opnå en privatfinansieret leasingkontrakt vedrørende de nye fly i stedet for et statsgaranteret banklån, sådan som det oprindeligt blev overvejet, et tegn på, at markederne tror på, at selskabet kan genskabe sin rentabilitet.

(120) Endvidere bemærker Kommissionen positivt, at ČSA hidtil har gjort betydelige fremskridt med sin omstruktureringsproces, og at gennemførelsen af de påtænkte initiativer allerede havde en positiv indvirkning på ČSA i 2011: mens [15,5–17] % af flyvningerne på årsbasis var blevet indstillet, var faldet i trafikindtægterne på årsbasis kun på [8–9] %. I første kvartal 2012 var der en vækst på [7,9–8,4] % i mængden af punkt til punkt-passagerer, der til gengæld havde en positiv virkning på indtægterne pr. disponibel siddepladskilometer (RASK), som steg med [12,5–14] %. I 2011 lykkedes det også ČSA at reducere cateringomkostningerne med [115–130] mio. CZK og enhedsomkostningerne pr. passager med [14,5–16] %. Som følge af gennemførelsen af omkostningsbesparende foranstaltninger faldt omkostningerne i forbindelse med anvendelsen af det globale distributionssystem med [68–75] mio. CZK i 2010 og med [89–96] mio. CZK 2011 på årsbasis.

(121) ČSA har allerede gennemført den påtænkte nedskæring af personalet og afhændelsen af aktiver samt overførslen af sine ikkekerneaktiviteter til datterselskaber, som derefter er blevet solgt til ČAH.

(122) I betragtning af de betydelige omstruktureringsforanstaltninger, der er truffet, og de fremskridt, der er gjort til dato, finder Kommissionen, at den reviderede OP vil gøre det muligt for ČSA at genskabe sin langsigtede rentabilitet inden for et rimeligt tidsrum.

6.3.3. **Forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger (modydelser)**

(123) For det andet skal der ifølge punkt 38 i rammebestemmelserne træffes bestemmelse om modydelser for at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene begrænses mest muligt. Disse modydelser kan bestå i at afhænde aktiver, indskrænke kapaciteten eller virksomhedens aktivitetsniveau på markedet og fjerne hindringer for adgang til de pågældende markeder (punkt 39 i rammebestemmelserne).

(124) I den henseende vil afskrivninger og nedlæggelse af tabsgivende aktiviteter, der under alle omstændigheder ville være nødvendige for igen at gøre virksomheden levedygtig, ikke blive betragtet som en indskrænkning af virksomhedens kapacitet eller aktivitetsniveau med henblik på vurderingen af modydelserne (punkt 40 i rammebestemmelserne).

(125) ČSA foreslår følgende modydelser:

— kapacitetsnedskæring

— afkald på ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede europæiske lufthavne, herunder salg af ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow

— afhændelse af aktiver.

(126) I beslutningen om at indlede proceduren nærede Kommissionen tvivl om visse modydelser, som blev ydet af ČSA, idet disse syntes at være rene rentabilitetsfremmende foranstaltninger. Den Tjekkiske Republik har præciseret dette punkt og fremlagt dokumentation for relevansen af ovennævnte foranstaltninger.

([1]) Markedsundersøgelse udarbejdet af Boston Consulting Group.

Kapacitetsnedskæringer

(127) ČSA har planlagt at reducere sin flåde med 50 %, hvilket til gengæld vil indvirke på rutenettet. Selskabets samlede kapacitet i 2009 var på [8–9] mia. ASK. Efter omstruktureringsprocessen planlægger ČSA at udbyde [6,2-7] mia. ASK, dvs. at nettet vil blive reduceret med [2–2,2] mia. ASK (svarende til [20–25] %).

(128) ČSA har også indvilliget i, at andre foranstaltninger bør betragtes som rene rentabilitetsfremmende foranstaltninger, såsom beslutningen om at nedlægge ruterne til New York og Toronto. Denne beslutning blev truffet af ČSA's bestyrelse i juli 2009 (dvs. før omstruktureringsperioden begyndte). Flyvningerne blev indstillet fra november 2009. Den omstændighed, at ČSA besluttede at nedlægge ruterne, inden omstruktureringsperioden begyndte, viser, at denne forretningsmæssige beslutning snarere blev truffet for at forbedre luftfartselskabets rentabilitet end for at minimere eventuelle fordrejende virkninger af statsstøtten for samhandelsvilkårene.

(129) ČSA foreslår i sin reviderede omstruktureringsplan at nedlægge seks rentable ruter ([1]) og at reducere ASK-kapaciteten på yderligere ti rentable ruter ([2]) som modydelse. Nedlæggelsen og den foreslåede kapacitetsnedskæring vil medføre en reduktion af den udbudte kapacitet på [900–1 000] mio. ASK, hvilket svarer til en reduktion af ruteflyvningskapaciteten på [10–11] % ([3]) sammenlignet med 2009. ČSA har bekræftet, at det vil opretholde den reducerede kapacitet, der tilbydes som modydelser, indtil afslutningen af omstruktureringsperioden.

(130) Ruterne betragtes som rentable, hvis de havde et positivt C1-dækningsbidrag i 2009. C1-dækningsbidraget tager hensyn til flyvnings-, passager- og distributionsomkostninger (dvs. variable omkostninger), der kan henføres til hver enkelt rute. Det beregnes som (ruteindtægter - variable ruteindtægter)/ruteindtægter. Derfor genererer alle ruter, der har et positivt C1-dækningsbidrag, tilstrækkelige indtægter til ikke kun at dække en rutes variable omkostninger, men også til at bidrage til selskabets faste omkostninger.

(131) Set fra Kommissionens synspunkt synes C1-dækningsbidraget at være det korrekte tal, da det tager hensyn til alle omkostninger, som er direkte knyttet til den pågældende rute. Kommissionen bemærker, at man har accepteret et tilsvarende dækningsbidrag i lignende sager ([4]).

(132) Med hensyn til tredjepartens (TS) argument, hvorefter ČSA åbnede nye tabsgivende ruter som f.eks. ruten mellem Prag og Abu Dhabi, bemærker Kommissionen, at denne rute ifølge præciseringen fra de tjekkiske myndigheder er en code share-flyvning, der varetages i samarbejde med Etihad Airways. Selv om der kan åbnes nye ruter, har ČSA under alle omstændigheder forpligtet sig til at reducere sit samlede net med [20–25] % (i ASK) og opretholde sit reducerede net indtil afslutningen af omstruktureringsperioden. ČSA har endvidere tilbudt at fjerne eller reducere sin kapacitet på 16 rentable ruter for at kompensere sine konkurrenter.

Afkald på ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede europæiske lufthavne

(133) Kommissionen bemærker, at ČSA som følge af ændringerne i nettet vil give afkald på nogle af sine ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede lufthavne ([5]). Når der gives afkald på ankomsttidspunkter, vil andre konkurrerende luftfartsselskaber få mulighed for at øge deres kapacitet i disse koordinerede lufthavne (uanset den konkrete rute, der er blevet inddraget), og hindringerne for, at ČSA's konkurrenter kan komme ind på markedet vil således mindskes.

Afhændelse af aktiver

(134) ČSA hævder endvidere, at afhændelsen af dets ikketabsgivende aktiver, såsom ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow (se betragtning (47)), af 15 fly (se betragtning (48)), af dets toldfrie salg (se betragtning (46)) og af datterselskaber til ČAH (se betragtning (53)), også bør betragtes som en modydelse. Da modydelser navnlig skal finde sted på et marked, hvor selskabet har en stærk markedsposition efter omstruktureringen, er det kun modydelser, som vedrører markedet for passagerflyvning, der er relevante.

(135) Ud over kapacitetsnedskæringen på [10–11] % på rentable ruter og afkald på ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede lufthavne er det derfor kun afhændelsen af ankomst- og afgangstidspunkter i London-Heathrow og afhændelsen af 15 fly, der kan komme i betragtning som relevante modydelser, mens afhændelsen af det toldfrie salg og af ČSA's datterselskaber til ČAH ikke kan, fordi det ikke påvirker ČSA på dets hovedmarked.

Hensigtsmæssigheden af de foreslåede modydelser

(136) Når Kommissionen foretager sin vurdering af, om de pågældende modydelser er hensigtsmæssige, vil den tage hensyn til strukturen og konkurrenceforholdene på markedet for at undgå, at en given modydelse medfører en forværring af strukturen på markedet (punkt 39 i rammebestemmelserne).

([1]) […].
([2]) […].
([3]) Nettoreduktion uden inddragelse af tabsgivende ruter, der er nødvendige for at genskabe rentabilitet, også når der tages hensyn til den planlagte kapacitetsudvidelse mellem regnskabsårene 2010 og 2013.
([4]) Se Kommissionens afgørelse i sag *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 endelig, betragtning 111.
([5]) De fleste af disse afgangs- og ankomsttidspunkter er i koordinerede lufthavne (lufthavne, hvor ankomst- og afgangstidspunkterne tildeles af en koordinator i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1)).

(137) Modydelserne skal stå i et rimeligt forhold til støttens konkurrencefordrejende virkninger og navnlig virksomhedens størrelse og relative vægt på dens marked(er). Indskrænkningens omfang må afgøres på grundlag af de konkrete omstændigheder (punkt 40 i rammebestemmelserne).

(138) Kommissionen bemærker, at selv om ČSA fortsat indtager en førende position på det tjekkiske luftfartsmarked, udgør ČSA's andel af hele den europæiske luftfartsbranches produktive kapacitet og resultat (målt i antal passagerer) kun 1–2 %. For et relativt lille luftfartsselskab som ČSA kunne en yderligere reduktion af flådens størrelse få negative følger for dets rentabilitet uden at skabe nogen væsentlige markedsmuligheder for konkurrenterne.

(139) Med hensyn til den vigtigste del af egetbidraget, nemlig kapacitetsindskrænkningen, betragter Kommissionen en indskrænkning på [10–11] % som tilstrækkelig, navnlig når der sammenlignes med andre sager om omstrukturering af luftfartsselskaber ([1]).

(140) På den baggrund betragter Kommissionen ovennævnte modydelser som tilstrækkelige i medfør af rammebestemmelserne med henblik på at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene begrænses mest muligt.

6.3.4. **Begrænsning af støtten til et minimum (egetbidrag)**

(141) For det tredje er det ifølge punkt 43 i rammebestemmelserne nødvendigt, at støttemodtagerne selv yder et betydeligt bidrag til omstrukturering med egne midler for at begrænse støtten til omstruktureringsomkostningerne til et absolut minimum. Dette kan omfatte afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ekstern finansiering på markedsvilkår.

(142) For store virksomheders vedkommende betragter Kommissionen normalt et bidrag på mindst 50 % af omstruktureringsomkostningerne for passende. Under ekstraordinære omstændigheder og i tilfælde af særligt store problemer kan Kommissionen dog acceptere et mindre bidrag (punkt 44 i rammebestemmelserne).

(143) Egetbidraget skal være reelt, dvs. være et faktisk bidrag, hvilket udelukker fremtidige gevinster såsom pengestrømme (punkt 43 i rammebestemmelserne). Egetbidraget må i sagens natur ikke omfatte yderligere statsstøtte.

(144) I betragtning af de samlede omstruktureringsomkostninger på [8 900–10 500] mio. CZK består ČSA's foreslåede egetbidrag af

— et privat banklån fra Komerční banka ([125–140] mio. CZK) og

— afhændelse af aktiver (jordarealer, ejendom, fly og datterselskaber) ([2]).

(145) Det egetbidrag fra ČSA, som de tjekkiske myndigheder har foreslået, ville udgøre [70–80] % af de samlede omstruktureringsomkostninger. Kommissionen bemærker endvidere, at ČSA indgik en privat leasingaftale vedrørende et fly ([25–30] mio. USD), der også kan betragtes som et egetbidrag.

Leasing af fly

(146) ČSA var i stand til at opnå en privatfinansieret leasingaftale om anskaffelse af et Airbus A319-fly og to motorer i maj 2011. Leasingaftalen er indgået på markedsvilkår med […]. Leasingaftalen svarer til et lån på [25–30] mio. USD (ca. [520–600] mio. CZK eller [5,3–5,9] % af omstruktureringsomkostningerne).

(147) Leasingselskabet vil stille flyet til rådighed for ČSA til anvendelse i henhold til en finansiel leasingaftale for en periode på ti år, og når ČSA har betalt alle rater fuldt ud, bliver det ejer af flyet. Ud over udbetalingen på [29–33] % af flyets pris, vil ČSA foretage kvartalsvise betalinger til leasingselskabet, idet disse betalinger beregnes på grundlag af flyets pris plus modværdien af renten på et lån fra banken til leasingselskabet (tre måneders LIBOR-rente (London Interbank Offered Rate) plus fortjeneste). Betalingen af lejen (eller snarere tilbagebetalingen af det lån, som […] har ydet leasingselskabet), vil navnlig blive sikret ved pant i flyet til fordel for banken i hele leasingaftalens løbetid.

(148) Kommissionen bemærker, at leasingaftalen viser, at ČSA allerede var i stand til at opnå ekstern finansiering på markedsvilkår uden støtte fra de tjekkiske myndigheder. En sådan finansiering viser, at markedet har tillid til, at en genetablering af rentabiliteten er realistisk. Kommissionen betragter derfor leasingaftalen på [520–600] mio. CZK som en del af egetbidraget.

([1]) I sagen om Air Malta (Kommissionens afgørelse SA.33015), C(2012) 4198 endelig) udgjorde kapacitetsnedskæringen af rentable ruter 5 %. I tidligere afgørelser om omstrukturering af luftfartsselskaber vedrørte de modydelser, der var blevet accepteret, en samlet kapacitetsnedskæring – Austrian Airlines: 15 % (Kommissionens beslutning C 6/2009, EUT L 59 af 9.3.2010, s. 1, betragtning 323) LTU: 28 % (Kommissionens beslutning N 428/2002, EUT C 148 af 25.6.2003), eller en faldende markedsandel - Cyprus Airways: 3 % (Kommissionen beslutning C10/2006, EUT L 49 af 22.2.2008, s. 25, betragtning 129).

([2]) For nærmere oplysninger se tabel 5.

Privat banklån fra Komerční banka

(149) Det foreslåede lån fra Komerční banka består af en kreditlinje baseret på en rammeaftale. Kommissionen bemærker, at rammeaftalen om en kreditlinje på [480–540] mio. CZK allerede blev indgået den 31. marts 2009, og at kreditlinjen på grund af ČSA's forværrede finansielle situation er blevet nedsat ved senere ændringer af rammeaftalen. Den seneste ændring af rammeaftalen fra december 2009 indebar en kreditlinje på kun [200–220] mio. CZK indtil den 30. juni 2010. Kommissionen forstår, at det foreslåede egetbidrag på [125–140] mio. CZK er den seneste saldo på denne kreditlinje.

(150) Egetbidraget skulle vise, at markedet har tillid til, at en genoprettelse af rentabiliteten er realistisk. Da den relevante låneaftale blev indgået, før omstruktureringsperioden begyndte, og da Komerční banka har nedsat kreditlinjen flere gange, kan Kommissionen ikke acceptere dette private lån som et egetbidrag i henhold til punkt 43 i rammebestemmelserne.

Afhændelse af aktiver

(151) Afhændelsen af aktiver kan inddeles i tre grupper – i) afhændelse til private markedsoperatører, ii) afhændelse af fast ejendom til Prag lufthavn, og iii) afhændelse af datterselskaber til den tjekkiske stat (ČAH).

i) Afhændelse til private markedsoperatører

(152) En del af disse transaktioner fandt sted på grundlag af en åben, gennemsigtig og betingelsesløs udbudsprocedure, såsom afhændelsen af det toldfrie salg og af Slovak Air Services s.r.o. En anden del blev efter individuelle forhandlinger afhændet til private enheder, såsom flyene og ankomst- og afgangstidspunkterne i London-Heathrow, der blev afhændet til henholdsvis forskellige luftfartsselskaber og British Airways. Disse transaktioner fandt sted i juli 2010 og genererede [3–3,5] mia. CZK ([31–35] % af de samlede omstruktureringsomkostninger).

(153) Kommissionen bemærker, at denne del af bidraget til omstruktureringsomkostningerne virkelig stammer fra selskabets egne midler og er reel og faktisk som krævet i punkt 43 i rammebetingelserne. Kommissionen accepterer derfor dette provenu som et egetbidrag.

ii) Afhændelse til Prag lufthavn

(154) Jordarealer og ejendom, der er beliggende i udkanten af Prags Ruzyně-lufthavn, blev afhændet til Prag lufthavn den 9. december 2009 og den 2. februar og 13. maj 2010. Salget af disse aktiver beløb sig til [1 620–1 850] mio. CZK ([15–17] % af de samlede omstruktureringsomkostninger).

(155) Den Tjekkiske Republik har vedtaget en lov om ejerskabet til Prags Ruzyně-lufthavn, hvorefter al jord og ejendom i udkanten af Prags Ruzyně-lufthavn skal ejes af et statsejet selskab på grund af deres strategiske betydning. Ifølge de tjekkiske myndigheder er ejendommen strategisk vigtig for Prags Ruzyně-lufthavn med henblik på den ny landingsbane, der skal anlægges i lufthavnen.

(156) Alle disse aktiver blev solgt til en pris, som uafhængige eksperter fra Den Tjekkiske Republik havde regnet sig frem til i skriftlige vurderingsrapporter, inden de respektive transaktioner fandt sted ([1]). Kommissionen har analyseret de fremsendte vurderingsrapporter og fundet dem tilstrækkeligt pålidelige. Vurderingerne giver ikke anledning til bekymring, da der ikke er opdaget nogen fejl, da der er anvendt accepterede metoder, og da evalueringerne er baseret på troværdige formodninger. Kommissionen bemærker også, at vurderingsrapporterne blev udarbejdet, inden de respektive transaktioner fandt sted, og ikke tager hensyn til statens monopollignende stilling som den eneste mulige køber. Kommissionen finder derfor, at resultaterne af disse vurderingsrapporter udgør en hensigtsmæssig tilnærmelse til realistiske markedspriser for aktiverne.

(157) Vurderingsrapporterne tog ikke hensyn til eventuelle pantehæftelser eller andre former for servitutter. Med hensyn til pantehæftelser, navnlig som sikkerhed for Osinek-lånet, har Den Tjekkiske Republik bekræftet, at alle pantehæftelser blev ophævet, inden salget fandt sted. I to af de tre salgsaftaler af henholdsvis 9. december 2009 og 2. februar 2010 indvilligede parterne i, at ejendommen vil blive overdraget uden servitutter. Kun den tredje aftale af 13. maj 2010 indeholder en bestemmelse om, at den overdragede ejendom omfatter de servitutter og behæftelser, der er anført i matrikelregistret. De relevante servitutter er følgende:

a) behæftelse til fordel for Prag lufthavn om brug af transformere og fordelingspunkter (på grund nr. 2587)

b) behæftelse til fordel for ČSA om brug af jordarealerne til operative formål (grund nr. 2588/3)

c) behæftelse til fordel for PREdistribuce a.s. om vedligeholdelse af et kabelnet og adgangsretten til ejendommen (grund nr. 2586/1).

([1]) Disse eksperter (YBN Consult–Znalecký ústav s.r.o. og PROSCON s.r.o.) står i det tjekkiske justitsministeriums register over ekspertinstitutter og har erfaring med vurdering af aktiver.

(158) Kommissionen finder, at servitutter og behæftelser i princippet kan reducere værdien af fast ejendom. Kommissionen bemærker dog, at servitutten under litra a), i betragtning 156 ophørte på det tidspunkt, hvor ejendommen blev overdraget, da servitutten var til fordel for køberen selv. De tjekkiske myndigheder har bekræftet, at servitutten i litra b), i betragtning 156 ophørte på det tidspunkt, hvor ejendommen blev overdraget. Den tredje servitut, nemlig i litra c), i betragtning 156, gælder fortsat, men denne behæftelse er en af betingelserne for at forbinde Prag lufthavn med det eldistributionsnet, der drives af PREdistribuce a.s.

(159) På grund af den afgørende betydning af den eneste servitut, der er blevet overdraget sammen med ejendommen, finder Kommissionen, at de servitutter, der er beskrevet ovenfor, ikke havde nogen indvirkning på værdien af det solgte aktiv.

(160) Derfor accepterer Kommissionen provenuet fra jordsalget på [1 620–1 850] mio. CZK som et egetbidrag.

iii) Afhændelse af datterselskaber til ČAH

(161) En anden del af salget til staten består af afhændelsen af ČSA's datterselskaber til ČAH. Det drejede sig om HCA ([500–580] mio. CZK), Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] mio. CZK), ČSA Services s.r.o. ([25–28] mio. CZK) og Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] mia. CZK). Den samlede værdi af disse transaktioner er [2,35–2,6] mia. CZK ([24–26] % af de samlede omstruktureringsomkostninger).

(162) Salgsværdierne blev beregnet på grundlag af de vurderingsrapporter fra Deloitte Advisory s.r.o. og PricewaterhouseCoopers Česká republika s.r.o., jf. betragtning 53. Kommissionen har analyseret de forelagte vurderingsrapporter og fundet dem tilstrækkeligt pålidelige. Vurderingerne giver ikke anledning til bekymring, da der ikke er opdaget nogen fejl, da der er anvendt accepterede metoder, og da vurderingerne er baseret på troværdige formodninger. Kommissionen finder derfor, at resultaterne af disse vurderingsrapporter udgør en hensigtsmæssig tilnærmelse til realistiske markedspriser for aktiverne. Kommissionen bemærker også, at vurderingsrapporterne blev udarbejdet, inden de respektive transaktioner fandt sted.

(163) Oprettelsen af ČAH var genstand for bemærkninger fra konkurrenten, der anførte, at formålet med en sådan struktur kun er at skaffe ČSA supplerende midler. Kommissionen bemærker dog, at der ifølge Den Tjekkiske Republik var andre grunde til at oprette ČAH end blot at overføre kapital til ČSA. Hovedformålet med ČAH er at gøre de statsejede selskaber mere attraktive for potentielle investorer. Nu hvor ČAH-strukturen er på plads, vil det reelt blive lettere at privatisere individuelle datterselskaber under ČSA ved at sælge dem til forskellige investorer enkeltvis. Endvidere skulle oprettelsen af ČAH sikre en konkurrencedygtig prisfastsættelse af tjenesteydelserne internt i koncernen og fremme overskudsskabelsen i alle datterselskaber og i højere grad orientere dem mod eksterne kunder.

(164) Endelig blev oprettelsen af ČAH i dets nuværende form godkendt af den tjekkiske konkurrencemyndighed (med forpligtelser), og afhændelsen af datterselskaberne blev gennemført på grundlag af ovennævnte vurderingsrapporter.

(165) I lyset af ovenstående bemærker Kommissionen, at det samlede egetbidrag, herunder afhændelsen af datterselskaber, beløber sig til [78–85] % af de samlede omstruktureringsomkostninger. I det foreliggende tilfælde er det dog ikke nødvendigt at tage denne foranstaltning i betragtning, da ČSA selv uden denne havde ydet et tilstrækkeligt egetbidrag til at dække sine omstruktureringsomkostninger (i form af afhændelse til private markedsoperatører, afhændelsen af jordarealer og ejendom til Prags statsejede lufthavn og leasingaftalen vedrørende fly), der beløber sig til [5,2–5,8] mia. CZK eller [55–60] % af omstruktureringsomkostningerne ([1]).

(166) Kommissionen finder derfor, at kravene i punkt 43 i rammebetingelserne er opfyldt, og at støttebeløbet således er begrænset til de omstruktureringsomkostninger, der er strengt nødvendige.

6.3.5. **Princippet om engangsstøtte**

(167) Endelig skal støtten overholde betingelsen om engangsstøtte. Ifølge punkt 72 i rammebestemmelserne er en virksomhed, der har modtaget rednings- eller omstruktureringsstøtte inden for de sidste ti år, ikke berettiget til rednings- eller omstruktureringsstøtte.

(168) I beslutningen om at indlede proceduren nærede Kommissionen tvivl om det mulige statsstøtteelement i Osinek-lånet. I sin endelige afgørelse i sag SA.29864 - Mulige statsstøttemæssige konsekvenser af lån fra Osinek

([1]) Det anmeldte støtteelement er på 2 500 mio. Leasingaftalen vedrørende fly ([520–600] mio. CZK), afhændelsen til private markedsoperatører ([3–3,5] mia. CZK) og afhændelsen af jordarealer og ejendom til staten ([1,62–1,85] mia. CZK) beløber sig i alt til [5,2–5,8] mia. CZK. Selv hvis afhændelsen af datterselskaberne til ČAH blev betragtet som støtte, ville støtteelementet være på [4,5–5] mia. CZK (2 500 mio. CZK plus [2,35–2,6] mia. CZK). Dette støtteelement er lavere end egetbidraget ([5,2–5,8] mia. CZK), der således ville dække mere en 50 % af de samlede omstruktureringsomkostninger på [8,9–10,5] mia. CZK.

a.s. - konkluderede Kommissionen imidlertid, at Osinek-lånet ikke udgjorde statsstøtte, og selv hvis det gjorde, ville denne støtte være forenelig med de midlertidige rammebestemmelser ([1]). Endvidere har de tjekkiske myndigheder bekræftet, at ČSA ikke har modtaget nogen rednings- eller omstruktureringsstøtte i de sidste ti år. Kommissionen konkluderer derfor, at princippet om engangsstøtte er overholdt.

6.3.6. **Andre spørgsmål om potentiel statsstøtte**

(169) Under den formelle undersøgelsesprocedure rejste tredjeparter nogle supplerende spørgsmål om potentiel statsstøtte, nemlig vedrørende afhændelsen af HCA, krydsfinansiering af vederlaget til ČSA's administrerende direktør gennem Prag lufthavn og en mulig fordel, som ČSA skulle have modtaget for driften af ruten mellem Prag og Tel Aviv.

Afhændelse af HCA

(170) TS hævder i sine bemærkninger, at ČSA har brugt den statsstøtte, det har modtaget, til at udbygge sine charteraktiviteter (der varetages gennem dets datterselskab HCA), der kunne tilbyde flyvninger til en pris, som er 20 % lavere end standardpriserne på markedet.

(171) Kommissionen har udbedt sig detaljerede oplysninger om afhændelsen og den fremtidige drift af HCA. Den Tjekkiske Republik har præciseret, at der ikke blev foretaget indskud i HCA i form af fly ved overførslen af charteraktiviteterne og bekræftede, at alle leasingaftaler vedrørende fly finder sted på markedsvilkår i overensstemmelse med enten en ekspertudtalelse om prissætning af overførsler ([2]) eller leasingpriser, der fastsættes på grundlag af oversigten over leasingpriser ("Lease Rate Digest"), som offentliggøres af International Bureau of Aviation ([3]), der er specialiseret i vurdering af markedspriserne for leasing af individuelle flytyper og produktionsår.

(172) Med hensyn til en eventuel overførsel af ansatte har de tjekkiske myndigheder præciseret, at der i 2010 blev overført et mindre antal administrative medarbejdere (ca. 20) til HCA i forbindelse med indskuddet af ČSA's chartervirksomhed og i overensstemmelse med bestemmelserne i den tjekkiske handelslov. Størstedelen af medarbejderne, herunder alle piloter og alt kabinepersonale, er blevet ansat i HCA efter en ny udvælgelsesprocedure. Alle medarbejdere, der tidligere var ansat af ČSA, opsagde deres kontrakter og indgik nye med HCA. Der blev ikke overført anciennitetsrettigheder med de nye kontrakter.

(173) Endelig har Den Tjekkiske Republik bekræftet, at der ikke har fundet nogen omledning sted af en del af ČSA's flåde til HCA, hvor den ville blive anvendt til at varetage ČSA's flyvninger. HCA har ikke ekspanderet siden 2009 og vender blot tilbage til den oprindelige mængde flyvninger, der blev varetaget af ČSA's charterdivision i årene 2008 og 2009. HCA vil ikke overtage driften af ruteflyvninger til destinationer, som er blevet nedlagt af ČSA, men kun tilbyde charterflyvninger.

(174) I lyset af de modtagne oplysninger finder Kommissionen ikke, at der finder nogen krydssubsidiering af aktiviteter sted mellem ČSA og HCA, og at den selektive fordel, ČSA har fået, ikke er blevet givet videre til HCA.

Krydsfinansiering af den administrerende direktørs vederlag

(175) ČSA's administrerende direktør var også administrerende direktør for Prag lufthavn og modtog løn fra begge i 2010 og 2011. Med hensyn til påstanden om den mulige fordel for ČSA i form af løn til dets administrerende direktør har Den Tjekkiske Republik præciseret, at vederlaget til den administrerende direktør var fastsat på grundlag af to separate ledelsesaftaler mellem henholdsvis den administrerende direktør og ČSA og Prag lufthavn. Den Tjekkiske Republik har endvidere hævdet, at Prag lufthavn ikke ydede nogen kompensation for betalingen af vederlaget til den administrerende direktørs aktiviteter i ČSA. I henhold til de to ledelsesaftaler bestod vederlaget af to komponenter, en grundløn og en resultatbaseret bonus. Basiskomponenten i aftalen med ČSA blev reduceret til 1 CZK pr. måned, indtil ČSA opnåede et positiv driftsresultat. Størrelsen af den resultatbaserede bonus var dog fortsat fastsat til tolv gange den ikkereducerede basiskomponent pr. år.

(176) Kommissionen har kontrolleret den administrerende direktørs lønoversigt, der viser, at den løn og bonus, som ČSA betalte til den administrerende direktør, faktisk udgjorde ca. […] af hans årsindkomst, mens de resterende […] stammede fra hans ansættelse i Prag lufthavn. Denne forskel skyldes navnlig de to selskabers forskellige resultater i den relevante periode.

(177) Da den administrerende direktør blev aflønnet for sit arbejde i begge selskaber på en måde, der afspejlede deres resultater, finder Kommissionen ikke, at der blev ydet statsstøtte til ČSA gennem den måde, hvorpå dets administrerende direktør blev aflønnet for sit arbejde.

([1]) Statsstøtte, der ydes efter de midlertidige rammebestemmelser, tjener et andet formål, nemlig at lette en virksomheds adgang til ekstern finansiering for at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi, jf. artikel 107, stk. 3, litra b), i TEUF, og udgør derfor ikke rednings- eller omstruktureringsstøtte i rammebestemmelsernes forstand, jf. artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

([2]) Ekspertudtalelse af 3. juni 2011 for ČSA-koncernen fra Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Tel Aviv-ruten

(178) TS hævder i sine bemærkninger, at Den Tjekkiske Republik forhandlede om muligheden for at drive ruten mellem Prag og Tel Aviv for mere end ét selskab, navnlig til fordel for ČSA. De forhandlinger, der indebar en ændring af den bilaterale luftfartsaftale (i det følgende benævnt "aftalen") mellem Den Tjekkiske Republik og Staten Israel ([1]), fandt sted kort efter afslutningen af en åben udbudsprocedure vedrørende driften af denne rute, som blev vundet af TS (se betragtning (73)).

(179) Kommissionen bemærker, at Den Tjekkiske Republik havde juridisk ret til at indlede forhandlinger med Staten Israel om udvidelse af adgangsrettighederne til transportmarkedet for begge parters luftfartsselskaber, indtil der indgås en Euro-Middelhavs-standardtraktat om luftfart mellem EU og dets medlemsstater på den ene side og Staten Israel på den anden side.

(180) Under konsultationerne forud for indgåelsen af aftalen, nåede luftfartsmyndighederne bl.a. til enighed om en midlertidig udvidelse af adgangen til transportmarkedet ved at tillade "specialflyvninger", som blev efterfulgt af en ændring af aftalen.

(181) De tjekkiske myndigheder har forklaret, at udvidelsen af adgangen til det tjekkisk-israelske transportmarked ikke kun blev forhandlet til gavn for ČSA, og at udvidelsen af adgangen fandt sted i fuld overensstemmelse med indenlandske retsforskrifter og ikke stred imod den afgørelse, der var truffet af det tjekkiske transportministeriums afdeling for civil luftfart, og hvorved Travel Service fik tildelt transportrettighederne til at drive ruten ([2]).

(182) Kommissionen finder, at det faktisk er medlemsstatens ret at tage initiativ til at ændre en bilateral aftale på ethvert tidspunkt, hvis spørgsmålet ikke strider mod EU-retlige bestemmelser. Endvidere indeholder den afgørelse, hvorved TS fik tildelt retten til at drive ruten mellem Prag og Tel Aviv, ingen bestemmelse om, at tilsvarende rettigheder ikke kan tildeles en anden operatør, hvis dette er i overensstemmelse med aftalens bestemmelser.

(183) Endelig bemærker Kommissionen, at det hedder som følger i artikel III, stk. 1, i den reviderede aftale: "*Hver kontraherende part har ret til over for den anden kontraherende part skriftligt at udpege et eller flere luftfartsselskaber med henblik på at udføre de aftalte tjenester på de angivne ruter.*" Derfor er ČSA ikke det eneste luftfartsselskab, der kunne få fordel af ændringen af aftalen. Revisionen af aftalen synes faktisk at udgøre en markedsåbnende foranstaltning, der kan betragtes som konkurrencefremmende. Det kan derfor ikke konkluderes, at denne foranstaltning i særlig grad favoriserer ČSA og dermed udgør statsstøtte.

6.4. KONKLUSION

(184) Den anmeldte foranstaltning udgør følgelig statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. Kommissionen beklager, at de tjekkiske myndigheder ikke overholdt standstillforpligtelsen i artikel 108, stk. 3, i TEUF. I betragtning af ovenstående finder Kommissionen dog, at den ydede støtte på 2 500 mio. CZK og OP er forenelig med betingelserne i rammebestemmelserne. Kommissionen finder derfor, at støtten er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den omstruktureringsstøtte, som Den Tjekkiske Republik har anmeldt, og som består i ydelse af 2 500 mio. CZK til České aerolinie a.s. (Czech Airlines) i form af konvertering af et lån til aktier, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Gennemførelsen af denne statsstøtte er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Den Tjekkiske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. september 2012.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand

([1]) Traktat mellem Den Tjekkiske og Slovakiske Føderative Republiks regering og staten Israels regering om luftfart, undertegnet den 24. april 1991 i Jerusalem.

([2]) Afgørelse nr. 278/2011-220-SP/18 af 30. juni 2001, truffet af det tjekkiske transportministeriums afdeling for civil luftfart.