ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Σεπτεμβρίου 2012

σχετικα με την κρατικη ενισχυση SA.30908 (11/C) (πρώην N 176/10) που χορήγησε η Τσεχική Δημοκρατία στην České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — Σχέδιο αναδιάρθρωσης)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 6352]

(Το κείμενο στην τσεχική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2013/151/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α,

Έχοντας υπόψη την απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ [1] όσον αφορά την ενίσχυση SA.30908 (C 11/C, πρώην N 176/10) [2],

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους κατ' εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων και έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις τους,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 12ης Μαΐου 2010, η Τσεχική Δημοκρατία κοινοποίησε στην Επιτροπή το σχέδιο αναδιάρθρωσης της České aerolinie, a.s. (εφεξής «ČSA»). Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές της 6ης Ιουνίου 2010 και της 25ης Νοεμβρίου 2010, στις οποίες οι τσεχικές αρχές απάντησαν με επιστολές της 15ης και της 24ης Σεπτεμβρίου 2010, της 15ης Δεκεμβρίου 2010 και της 28ης Φεβρουαρίου 2011.

(2) Με επιστολή της 23ης Φεβρουαρίου 2011, η Επιτροπή ενημέρωσε την Τσεχική Δημοκρατία ότι είχε αποφασίσει να κινήσει τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ όσον αφορά την ενίσχυση (εφεξής «απόφαση για την κίνηση διαδικασίας»). Η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την εν λόγω απόφαση με επιστολή της 28ης Απριλίου 2011. Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές της 16ης Ιουλίου 2011, 15ης Μαρτίου 2012, 7ης Μαΐου 2012 και 11ης Ιουλίου 2012, στις οποίες η Τσεχική Δημοκρατία απάντησε στις 22 Αυγούστου 2011, 15 Σεπτεμβρίου 2011, 7 Οκτωβρίου 2011, 16 Νοεμβρίου 2011, 23 Νοεμβρίου 2011, 12 Δεκεμβρίου 2011, 3 Ιανουαρίου 2012, 16 Απριλίου 2012, 22 Μαΐου 2012, 14 Ιουνίου 2012, 5 Ιουλίου 2012, 10 Ιουλίου 2012, 20 Ιουλίου 2012 και 10 Αυγούστου 2012.

(3) Η απόφαση για την κίνηση διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 23 Ιουνίου 2011. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(4) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από δύο ενδιαφερόμενα μέρη στις 30 Ιουνίου 2011, 19 Ιουλίου 2011, 15 Αυγούστου 2011, 25 Νοεμβρίου 2011 και 13 Δεκεμβρίου 2011. Τις κοινοποίησε στην Τσεχική Δημοκρατία, στην οποία δόθηκε η δυνατότητα να απαντήσει· οι παρατηρήσεις της υποβλήθηκαν με επιστολές της 31ης Αυγούστου 2011 και 3ης Φεβρουαρίου 2012.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

2.1. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

(5) Τα μέτρα της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης αναδιάρθρωσης συνολικά ήταν i) δάνειο 2 500 εκατ. CZK από την κρατική επιχείρηση Osinek, a.s. (σε περίπτωση που επρόκειτο να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση)· ii) άρση των εξασφαλίσεων και μετοχοποίηση του δανείου της Osinek· και iii) εγγυημένη τραπεζική πίστωση ύψους 20,8 εκατ. ευρώ για τη χρηματοδότηση της αγοράς ενός αεροσκάφους. Το συνολικό κοινοποιηθέν προβλεπόμενο κόστος της αναδιάρθρωσης ανέρχεται σε [8,9-10,5] (*) δισ. CZK [3] ([360–410] εκατ. ευρώ).

[1] Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ έγιναν άρθρα 107 και 108, αντίστοιχα, της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Οι δύο σειρές άρθρων είναι κατ' ουσίαν ταυτόσημες. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι αναφορές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ νοούνται ως αναφορές στα άρθρα 87 και 88, αντίστοιχα, της Συνθήκης ΕΚ, κατά περίπτωση. Η ΣΛΕΕ επέφερε επίσης ορισμένες αλλαγές στην ορολογία, όπως η αντικατάσταση των λέξεων «Κοινότητα» από τη λέξη «Ένωση» και «κοινή αγορά» από «εσωτερική αγορά». Σε όλο το κείμενο της παρούσας απόφασης χρησιμοποιείται η ορολογία της ΣΛΕΕ.

[2] Απόφαση της Επιτροπής C(2011) 994 τελικό της 23ης Φεβρουαρίου 2011 (ΕΕ C 182 της 23.6.2011, σ. 13).

(*) Επιχερηματικο απόρρητο

[3] Το ποσό του κόστους αναδιάρθρωσης μετά από αναθεώρηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης (από την 3η Ιανουαρίου 2012). Στην κοινοποίηση το κόστος αναδιάρθρωσης ανερχόταν σε [7,60-9,20] δισ. CZK.

(6) Στις 21 Μαρτίου 2012, η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση στην υπόθεση SA.29864 – Πιθανές επιπτώσεις κρατικής ενίσχυσης δανείου που χορήγησε η Osinek, a.s.. Η έρευνα κατέληξε στο αποτέλεσμα ότι το δάνειο της Osinek δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και, εάν όντως συνιστούσε, η ενίσχυση αυτή θα ήταν συμβιβάσιμη με το προσωρινό κοινοτικό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης ([1]) (εφεξής «προσωρινό πλαίσιο»). Συνεπώς, η υπό εξέταση υπόθεση αναδιάρθρωσης δεν ασχολείται πλέον με αυτό το μέτρο. Η εγγυημένη τραπεζική πίστωση ύψους 20,8 εκατ. ευρώ εγκαταλείφθηκε, διότι η ČSA μπόρεσε να εξασφαλίσει χρηματοδοτική μίσθωση από την […]. Συνεπώς, το μοναδικό μέτρο ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που απομένει να εκτιμηθεί είναι η μετοχοποίηση του δανείου της Osinek μετά την άρση των εξασφαλίσεων του δανείου.

Άρση των εξασφαλίσεων και μετοχοποίηση του δανείου

(7) Στις 3 Μαΐου 2010, η τσεχική κυβέρνηση εξέδωσε το ψήφισμα αριθ. 333 σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης της ČSA (εφεξής «ψήφισμα αριθ. 333»), με το οποίο η τσεχική κυβέρνηση έδωσε εντολή στο Υπουργείο Βιομηχανίας και Εμπορίου ([2]) να προβεί σε άρση της ενεχυρίασης για ορισμένες από τις εξασφαλίσεις πριν την αύξηση του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της ČSA. Η μετοχοποίηση του χρέους είχε ως νομική βάση το εν λόγω ψήφισμα και πραγματοποιήθηκε την 30ή Ιουνίου 2010.

2.2. Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

(8) Η ČSA είναι ο εθνικός αερομεταφορέας της Τσεχικής Δημοκρατίας από το 1923. Το 2009, μετέφερε το 37 % των επιβατών που είχαν ως αφετηρία ή προορισμό την Πράγα. Η ČSA είναι κρατική επιχείρηση, εφόσον το 95,69 % των μετοχών της ανήκει στην ιδιοκτησία της Τσεχικής Δημοκρατίας μέσω του Υπουργείου Οικονομικών. Οι μέτοχοι μειοψηφίας είναι οι Česká pojišťovna a. s. (2,26 %), η πρωτεύουσα Πράγα (1,53 %) και η πρωτεύουσα Μπρατισλάβα (0,51 %). Είναι μέλος της Sky Team Alliance και παρέχει τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες (σε 104 προορισμούς σε 44 χώρες). Το 2009, η ČSA μετέφερε 4,7 εκατομμύρια επιβάτες και είχε έσοδα 14,9 δισ. CZK (96 εκατ. ευρώ).

(9) Ο πίνακας 1 παρουσιάζει την εξέλιξη των οικονομικών δεδομένων της ČSA από το 2006 έως το πρώτο εξάμηνο του 2011.ts

Πίνακας 1

Οικονομικά δεδομένα της Czech Airlines (σύμφωνα με τα τσέχικα λογιστικά πρότυπα)

'000 CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Κέρδη/ζημίες	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Κύκλος εργασιών	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000–7 250 000]
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	N/A
Χρέος	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000–2 900 000]
Καθαροί τόκοι	– 94 374	– 55 254	– 14 263	N/A	N/A	N/A
Καθαρή αξία ενεργητικού	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000–6 225 000]

Πίνακας 2

Εξέλιξη βασικών κριτηρίων το 2009 (σύμφωνα με τα τσέχικα λογιστικά πρότυπα):

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

([1]) ΕΕ C 16 της 22.1.2009, σ. 1.

([2]) Λογαριασμοί που ελήφθησαν από την ČSA και προέρχονται από τη δανειακή σύμβαση της Osinek αποδόθηκαν στο Υπουργείο Βιομηχανίας και Εμπορίου τον Σεπτέμβριο του 2009. Η συμφωνία αυτή επέτρεψε την εκκαθάριση της Osinek.

(10) Από τα στοιχεία συνάγεται ότι, μολονότι υπήρξαν ορισμένες αρνητικές εξελίξεις, η ČSA εξακολουθούσε να παρουσιάζει κέρδος το 2007 και το 2008. Τα αποτελέσματα, ωστόσο, επιδεινώθηκαν σημαντικά το 2009 λόγω της επίπτωσης της οικονομικής κρίσης. Ο κύκλος εργασιών παρουσίασε ελαφρά μείωση κατά την εξετασθείσα περίοδο, ενώ οι ταμειακές ροές μειώνονταν σημαντικά. Το επίπεδο του χρέους, υπολογιζόμενο ως το ποσό μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων και τραπεζικών δανείων, παρουσίαζε σχετική σταθερότητα. Η αξία ενεργητικού μειώθηκε σημαντικά, ιδίως το 2009.

(11) Ο πίνακας 2 παρουσιάζει την τριμηνιαία εξέλιξη το 2009. Δείχνει ότι οι ζημίες της επιχείρησης παρουσίαζαν σημαντική αύξηση, ιδίως μεταξύ Ιουνίου και Σεπτεμβρίου, κατά [705–785] εκατ. CZK έναντι [470–520] εκατ. CZK μεταξύ Μαρτίου και Ιουνίου. Η μεταβολή του κύκλου εργασιών ήταν [4,88-5,42] δισ. CZK μεταξύ Μαρτίου και Ιουνίου και [5,04-5,59] δισ. CZK την περίοδο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου. Η μεταβολή δεν είναι σημαντική, ως εκ τούτου δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η κατάσταση της επιχείρησης επιδεινώθηκε εξαιρετικά το πρώτο εξάμηνο του έτους. Το χρέος της εταιρείας μειώθηκε την περίοδο Μαρτίου - Ιουνίου και αυξήθηκε κατά [0,89-1,05] δισ. CZK την περίοδο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου. Τέλος, η συνολική αξία του ενεργητικού της ČSA αυξήθηκε την πρώτη υπό εξέταση περίοδο (Μάρτιο - Ιούνιο) και μειώθηκε κατά [75-85] εκατ. CZK την περίοδο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου.

(12) Οι τσεχικές αρχές υποστηρίζουν ότι, ενώ η οικονομική κατάσταση της ČSA επιδεινώθηκε λόγω της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης ήδη από τα τέλη του 2008, είχαν λόγους να πιστεύουν ότι τη θερινή περίοδο του 2009 θα επιτύγχανε σημαντικά καλύτερα αποτελέσματα, διότι την περίοδο αυτή συνήθως αυξάνονται τα έσοδα των αεροπορικών εταιρειών. Βάσει αυτής της πρόγνωσης, που ενισχύεται από την πείρα των προηγούμενων ετών, η ČSA ανέμενε ότι θα δημιουργούσε επαρκή αποθεματικά που θα της επέτρεπαν να σταθεροποιήσει τις ταμειακές ροές και να αποτρέψει τις περαιτέρω ζημίες.

(13) Παρόλα αυτά, τα αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου του 2009, που δηλώθηκαν στη διαχείριση στα μέσα Αυγούστου 2009, παρουσίαζαν σημαντική μείωση των μέσων εσόδων τον Ιούνιο. Κατέστη σαφές ότι η επιχείρηση δεν ήταν πλέον σε θέση να συνεχίσει τη λειτουργία της χωρίς την άμεση λήψη μέτρων περικοπής δαπανών και χρηματοδοτική ενίσχυση από εξωτερικές πηγές. Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας σύστησε ομάδα εργασίας με εντολή να εκπονήσει σχέδιο αναδιάρθρωσης της επιχείρησης. Έτσι, τον Αύγουστο του 2009, η διοίκηση της ČSA ενέκρινε μέτρα για την έναρξη της διαδικασίας αναδιάρθρωσης και τη μεταστροφή του κέντρου βάρους της ČSA από τα μέτρα καθημερινής λειτουργίας προς τη συνολική αναδιάρθρωση του επιχειρηματικού μοντέλου της εταιρείας.

(14) Ως εκ τούτου, οι τσεχικές αρχές υποστηρίζουν ότι, με βάση τις προαναφερθείσες εξελίξεις, η ČSA μπορεί να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων [1] του 2004 (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α»), αρχής γενομένης από τον Αύγουστο του 2009.

[1] ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2. Η ισχύς των κατευθυντήριων γραμμών παρατάθηκε το 2009 (ΕΕ C 156 της 9.7.2009, σ. 3).

Czech Aeroholding

(15) Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας αναδιάρθρωσης, η Τσεχική Δημοκρατία επιδιώκει την εξεύρεση στρατηγικού επενδυτή για την ČSA. Το υφιστάμενο χρονικό πλαίσιο για την είσοδο στρατηγικού επενδυτή στην ČSA λήγει το αργότερο τον Νοέμβριο του 2013. Κατά την προετοιμασία της σχεδιαζόμενης ιδιωτικοποίησης, η τσεχική κυβέρνηση αποφάσισε να δημιουργήσει μια νέα εταιρική δομή υπό την κάλυψη της Český Aeroholding, a.s. (εφεξής «ČAH»).

(16) Η ČAH περιλαμβάνει σήμερα τις ακόλουθες εταιρείες: ČSA, Prague Airport, a.s. (εφεξής "Prague Airport") και πρώην θυγατρικές της ČSA's, όπως οι Czech Airlines Handling, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (εφεξής "HCA"), Czech Airlines Technics, a.s. και ČSA Services, s.r.o. (βλ. διάγραμμα 1). Σκοπός της ČAH είναι η αναδιάρθρωση των εταιρειών που έχουν συγκεντρωθεί στο εσωτερικό της εταιρείας χαρτοφυλακίου, για να διευκολυνθεί η πρόσβασή τους σε εμπορική χρηματοδότηση και να προετοιμαστούν για την επερχόμενη ιδιωτικοποίηση.

(17) Η Czech Airlines Handling, a.s. παρέχει υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών και αεροσκαφών, καθαρισμού αεροσκαφών και κτιρίων καθώς και υπηρεσία χερσαίας μεταφοράς τόσο για την ČSA όσο και για άλλες αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν τακτικές πτήσεις προς και από την Πράγα. Η Czech Airlines Handling, a.s. είναι ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης στην αγορά υπηρεσιών καθαρισμού αεροσκαφών στο αεροδρόμιο Prague-Ruzyně. Όσον αφορά την παροχή επίγειας εξυπηρέτησης, η Czech Airlines Handling ανταγωνίζεται στο αεροδρόμιο Prague-Ruzyně την Prague Airport και άλλες εταιρείες παροχής επίγειας εξυπηρέτησης, όπως η Menzies Aviation.

(18) Η HCA πραγματοποιεί ναυλωμένες πτήσεις. Σε αυτή την αγορά ανταγωνίζεται την Travel Service, a.s. και ορισμένες άλλες μικρότερες εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων από τον αερολιμένα Prague-Ruzyně, π.χ. Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air και διάφορες άλλες, οι οποίες κατέχουν μόνο μικρό μερίδιο αγοράς στον αερολιμένα Prague-Ruzyně.

(19) Η Czech Airlines Technics, a.s. παρέχει υπηρεσίες συντήρησης ελαφρών και βαρέων αεροσκαφών σε όλα τα αεροσκάφη τύπου Boeing B737 και Airbus A320. Διενεργεί επίσης εκτενείς ελέγχους στα αεροσκάφη ATR 42/72 και κατέχει πιστοποιητικά για τη διενέργεια ελέγχων σε αεροσκάφη Airbus A310. Αυτή η θυγατρική εξυπηρετεί κυρίως την ČSA. Εντούτοις, ποσοστό [17,5–19,5]% των εσόδων της προέρχεται από υπηρεσίες παρεχόμενες σε τρίτους, π.χ. Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines και Aerosvit.

(20) Η Czech Airlines Services, s.r.o. εκμεταλλεύεται ένα κέντρο κλήσεων και κέντρο προσλήψεων, το [88-98]% των υπηρεσιών του οποίου παρέχονται στην ČSA.

(21) Κατά την έναρξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, η ČSA κατείχε επίσης πλειοψηφική συμμετοχή και σε ορισμένες άλλες εταιρείες, και συγκεκριμένα:

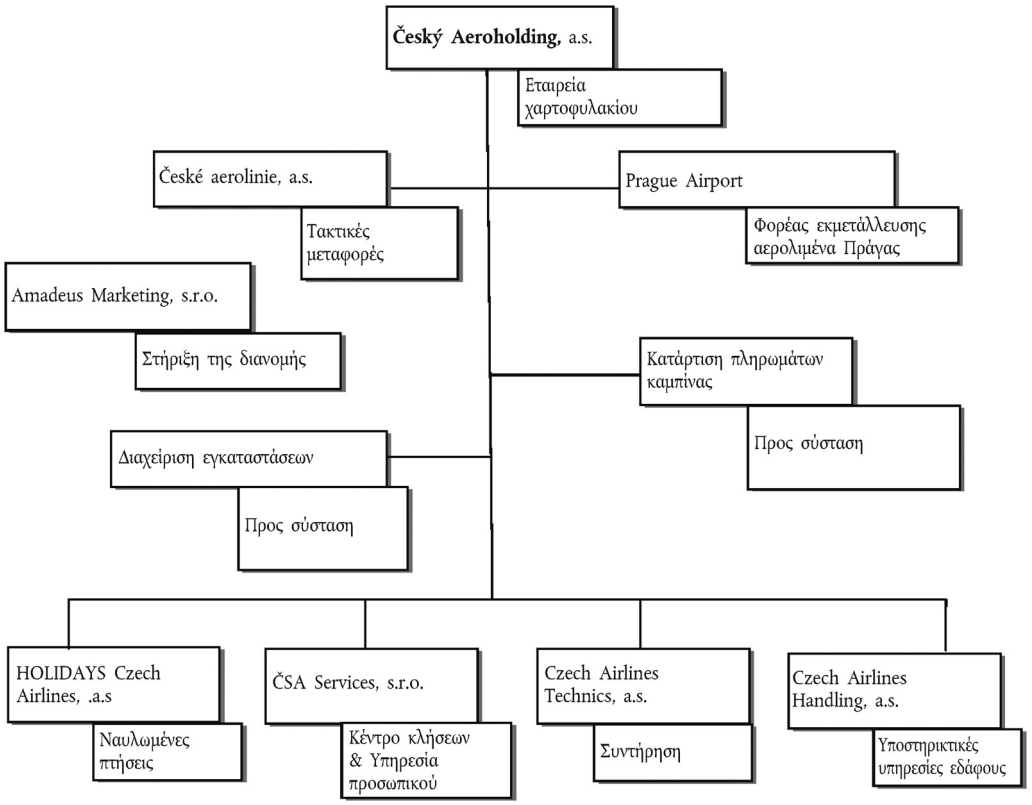
— Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (ιδιοκτησία 65 %), η οποία εφοδιάζει το σύστημα διανομής Amadeus global για την Τσεχική Δημοκρατία και τη Σλοβακική Δημοκρατία·

— Slovak Air Service, s.r.o. (100 %)· και

— ClickforSky (100 %).

Διάγραμμα 1

Διάρθρωση της Český Aeroholding, a.s.



(22) Η σύσταση της ČAH εγκρίθηκε από την τσεχική αρχή ανταγωνισμού στις 25 Οκτωβρίου 2011, με την επιβολή ορισμένων όρων που εστιάζονται στις δυνητικές απειλές για τον ανταγωνισμό, κυρίως λόγω της συγχώνευσης της ČSA και της Prague Airport, τόσο από τις κάθετες όσο και τις οριζόντιες επικαλύψεις (ιδίως στον τομέα της επίγειας εξυπηρέτησης) των δραστηριοτήτων των συγχωνευόμενων μερών.

(23) Οι όροι αφορούν τόσο τη συμπεριφορά όσο και την οργανωτική δομή και υποχρεώνουν την ČAH να διατηρεί διαφανή, χωρίς διακρίσεις και ισότιμη πρόσβαση στην υποδομή αερολιμένα του αεροδρομίου Prague-Ruzyně με εμπορικά εύλογους όρους για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Συγκεκριμένα, οι δεσμεύσεις αφορούν την αποδέσμευση του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Prague-Ruzyně από τις άλλες δραστηριότητες που ασκούνται εντός της ČAH, την ανταλλαγή εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών μεταξύ των εταιρειών που συμμετέχουν στην ČAH, την κατανομή χρονοθυρίδων στον αερολιμένα Prague-Ruzyně, την πώληση των δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης εντός της ČAH σε όλους τους φορείς της αγοράς που ενδιαφέρονται να παρέχουν υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης ή/και επισκευής και συντήρησης στον αερολιμένα Prague-Ruzyně [1].

2.3. ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

(24) Τον Μάιο του 2010, οι τσεχικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή το σχέδιο αναδιάρθρωσης (εφεξής «ΣΑ») το οποίο στη συνέχεια επικαιροποιήθηκε σε επόμενες κοινοποιήσεις

[1] Απόφαση της Τσεχικής Αρχής Ανταγωνισμού αριθ. S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

πληροφοριών. Το ΣΑ εστιάζεται σε μέτρα που αφορούν την κύρια δραστηριότητα της ČSA, δηλαδή στις τακτικές εναέριες μεταφορές επιβατών. Οι άλλοι τομείς δραστηριότητας προγραμματίζεται είτε να εκποιηθούν είτε να ανατεθούν σε άλλον φορέα εντός της δομής της εταιρείας χαρτοφυλακίου.

(25) Η πηγή των δυσκολιών της ČSA βρίσκεται σε μια διογκωμένη επέκταση δικτύου το 2004-2006 και στην είσοδο αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στον αερολιμένα Prague-Ruzyně. Επιπλέον, η επιχείρηση βαρύνεται από τις παλαιές λειτουργικές ανεπάρκειες μιας παλιάς εταιρείας, καθώς εισήλθε στην παγκόσμια οικονομική ύφεση η οποία επέφερε μείωση της επιβατικής ζήτησης και αύξηση του κόστους των καυσίμων.

(26) Η επικαιροποιημένη έκδοση του ΣΑ της 3ης Ιανουαρίου 2012 αποσκοπεί στην αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της ČSA έως το 2014. Η περίοδος αναδιάρθρωσης επεκτείνεται το διάστημα από τον Αύγουστο 2009 έως τον Ιούνιο του 2013 (συνολικά 5 έτη).

(27) Σύμφωνα με τις πρόσφατες εξελίξεις στον κλάδο των αερομεταφορών, οι τσεχικές αρχές επικαιροποίησαν τις παραδοχές τους για την προβλεπόμενη πορεία της ČSA προς την βιωσιμότητα και υπέβαλαν νέες εκδοχές για το σενάριο αναφοράς, το πλέον αισιόδοξο και το πλέον απαισιόδοξο σενάριο. Η ČSA θεωρεί τις κατωτέρω εκτιμήσεις ως συντηρητική βάση για τη μελλοντική ανάπτυξή της. Οι εκτιμήσεις δεν λαμβάνουν υπόψη την προγραμματισμένη είσοδο ενός ιδιώτη επενδυτή που θα είχε πιθανόν θετική επίπτωση στην επίδοση της ČSA και θα ενίσχυε περαιτέρω την μακροχρόνια βιωσιμότητά της.

(28) Οι σημαντικότεροι εξωτερικοί παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση της ČSA είναι οι ακόλουθοι: i) αύξηση της τιμής των καυσίμων (αυξήθηκε περίπου κατά 40 % σε σύγκριση με τα σενάρια που περιλαμβάνονταν στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας), ii) σημαντική μείωση της ζήτησης, iii) ένταση του ανταγωνισμού και iv) μείωση των εσόδων από πωλήσεις εισιτηρίων.

(29) Το σενάριο αναφοράς βασίζεται στην παραδοχή ότι η αγορά θα εξελιχθεί σύμφωνα με τις μακροοικονομικές προβλέψεις της Εθνικής Τράπεζας της Τσεχίας και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Η είσοδος αερομεταφορέων χαμηλού κόστους θεωρείται ότι θα αποτελέσει τον κύριο παράγοντα που θα επηρεάσει το μερίδιο αγοράς της ČSA.

(30) Οι εξωτερικοί παράγοντες περιλαμβάνουν:

— τιμή αγοράς καυσίμου 1 000 USD/mT·

— τιμές FX: USD 17,0 CZK/USD, EUR 24,5 CZK/EUR·

— απόδοση [2–2,2], συντελεστής πληρότητας θέσεων [66–73]%.

(31) Οι εσωτερικοί παράγοντες περιλαμβάνουν:

— αναδιάρθρωση της ιδιοκτησίας και του κόστους συντήρησης αεροσκαφών·

— πρόσθετη βελτίωση του κόστους επιβατών (μείωση του συνολικού κόστους συστήματος διανομής και τροφοδοσίας)·

— περαιτέρω βελτίωση της παραγωγικότητας πληρωμάτων στον στόλο αεροσκαφών Airbus·

— βελτιστοποίηση του κόστους πληρώματος για περιφερειακό στόλο (ATR), μεγαλύτερη χρησιμοποίηση αεροσκαφών·

— μερική πύκνωση των στόλων αεροσκαφών A320 και B 737 (αύξηση αριθμού θέσεων)·

— μείωση μέσης κατανάλωσης καυσίμων - συνέχιση ανανέωσης του στόλου·

— βελτιστοποίηση εσόδων του συστήματος διαχείρισης [0,95–1]% - αύξηση της απόδοσης·

— αρνητική επίπτωση της αντιστάθμισης της αγοράς άδειας εκπομπών στα μέσα έσοδα ανά επιβάτη·

— το θέρος του 2012 οι λειτουργίες θα συνεχιστούν με ένα στόλο που αποτελείται από ATR (7 αεροσκάφη), Airbus (15 αεροσκάφη), και Boeing (5 αεροσκάφη).

(32) Ως επακόλουθο της αναδιάρθρωσης, η ČSA αναμένει την ακόλουθη εξέλιξη της απόδοσης απασχολούμενου κεφαλαίου (ROCE):

Πίνακας 3

Αναμενόμενη απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Σενάριο αναφοράς	– 23,6 %	[– 2,5 – (– 3)]%	[0,9–1,1]%	[1,7–1,85]%	[2,1–2,4]%
Πλέον αισιόδοξο σενάριο	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)]%	[3,6–3,9]%	[4,8–5,2]%	[4,8–5,2]%
Πλέον απαισιόδοξο σενάριο	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)]%	[– 9,5 – – 8,9]%	[0,7–0,75]%	[0,98–1,1]%

(33) Οι τσεχικές αρχές θεωρούν το σενάριο αναφοράς ως ρεαλιστική πρόβλεψη και υποστηρίζουν ότι η ROCE που θα επιτευχθεί στα τέλη του 2014 [1,7–1,85]% πρέπει να θεωρείται αποδεκτή.

(34) Το πλέον αισιόδοξο σενάριο θεωρεί ότι η τιμή των καυσίμων θα μειωθεί κατά 1-2 % (το 2012-2013) και κατά 3 % το (2014-2015)· επιπλέον, βασίζεται στην ταχύτερη από το αναμενόμενο εφαρμογή των μέτρων αναδιάρθρωσης και σε ταχύτερο ρυθμό αύξησης της ζήτησης σε σύγκριση με το σενάριο αναφοράς. Από την άλλη πλευρά, το πλέον απαισιόδοξο σενάριο βασίζεται σε αύξηση της τιμής των καυσίμων [3-5 % αύξηση το 2012-2013] σε σύγκριση με το σενάριο αναφοράς· συνεκτιμά επίσης τις καθυστερήσεις στην εφαρμογή των προγραμματισθέντων μέτρων αναδιάρθρωσης και τη μείωση των κερδών από τις πρωτοβουλίες διαχείρισης εσόδων (θα τεθούν σε πλήρη εφαρμογή μόνο το 2014).

(35) Το σχέδιο λαμβάνει ως παραδοχή ότι η αποκατάσταση της αποδοτικότητας θα είναι εφικτή έως το οικονομικό έτος (ΟΕ) 2013. Σύμφωνα με το σενάριο αναφοράς, η ČSA θα σημειώσει καθαρά κέρδη μετά φόρων [95–112] εκατ. CZK ([3,8–4,3] εκατ.) το 2014 και θα επιτύχει απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου (ROCE) [1,7–1,85]% έως το 2014 και [2,1–2,4]% έως το 2015.

Πίνακας 4

Κέρδος και ζημία 2008-2014 (σε εκατ. CZK) (σύμφωνα με τα τσέχικα λογιστικά πρότυπα)

Οικονομικό έτος	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(οε)	2013(οε)	2014(οε)
Έσοδα	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Κέρδη/ζημία προ φόρων	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

Για την επίτευξη αυτών των αποτελεσμάτων, η ČSA προτείνει τις ακόλουθες βασικές δράσεις:

(36) *Βελτιστοποίηση μοντέλου δικτύου και μείωση του στόλου*: στην αρχή της διαδικασίας αναδιάρθρωσής της, η ČSA πραγματοποιούσε πτήσεις σε 67 προορισμούς. Το δίκτυο αυτό θα μειωθεί κατά [18–20]% και η ČSA εστιάζεται πλέον αποκλειστικά σε αγορές εντός της εμβέλειας του στόλου της μικρών/μεσαίων αποστάσεων. Το 2009 σταμάτησαν οι πτήσεις σε Νέα Υόρκη και Καναδά. Η αναμενόμενη μείωση επιβατών υπολογιζόμενη σε έσοδα ανά χιλιομετρικό επιβάτη σε σύγκριση με το 2009 είναι [22,5-25,5]%, ενώ τα έσοδα ανά διαθέσιμη χιλιομετρική θέση («ASK») εκτιμάται ότι θα αυξηθεί κατά [3,8–4,4]%. Έχουν διακοπεί και κερδοφόρα και ζημιογόνα δρομολόγια.

(37) Ο στόλος αεροσκαφών θα πρέπει να μειωθεί κατά ποσοστό άνω του 50 % σε 20 έως 23 αεροσκάφη από 49 αεροσκάφη πριν την αναδιάρθρωση. Ο συνολικός αριθμός πτήσεων θα μειωθεί κατά [36-40 %] και τα ASK κατά [21–24]%. Συνεπώς, ο συντελεστής πληρότητας θέσεων θα πρέπει να βελτιωθεί και να ανέλθει σε [66–73]% με βάση το σενάριο αναφοράς.

(38) Η διάρθρωση του στόλου πρέπει να απλουστευθεί και να εκσυγχρονισθεί με σταδιακή αντικατάσταση των παλαιότερων τύπων αεροσκαφών (Boeing B737-400 και B737-500) αποκλειστικά με αεροσκάφη Airbus. Ο εκσυγχρονισμός του στόλου της ČSA θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της ČSA, η οποία θα αποκτήσει πιο εξελιγμένα και περισσότερο αξιόπιστα αεροσκάφη, προσφέροντας μεγαλύτερη άνεση στον επιβάτη. Τα άλλα οφέλη από αυτό το μέτρο είναι η μείωση του κόστους λειτουργίας του στόλου, συμπεριλαμβανομένων των εξοικονομήσεων που θα προκύψουν από την ομογενοποίηση του στόλου και τη βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας.

(39) *Πρωτοβουλίες στον τομέα των εσόδων*: η ČSA εισήγαγε νέο σύστημα διαχείρισης εσόδων για τη βελτιστοποίηση του καθορισμού των ναύλων και της διαθεσιμότητας, που αποσκοπεί στην αύξηση των εσόδων ανά ASK κατά [3–3,5]% το 2011. Προβλέπεται περαιτέρω αύξηση εσόδων σε σχέση με τη προσδοκώμενη αύξηση των πωλήσεων της ČSA μέσω διαδικτύου: το 2012 εκτιμάται ότι το [20-22 %] των εισιτηρίων θα πωληθούν μέσω διαδικτύου έναντι [7-8 %] το 2009. Αυτό θα συνοδεύεται με έσοδα από πωλήσεις συναφών ίδιων προϊόντων, όπως τα έσοδα για δεύτερη αποσκευή, τα έσοδα από προεπιλογή καλών θέσεων και από τις πωλήσεις εν πτήσει, καθώς και προϊόντα από τρίτους, όπως ξενοδοχεία, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και ασφαλίσεις ταξιδιού. Η διαχείριση των εσόδων εκτιμάται ότι θα συμβάλει στην ύπαρξη κερδών ύψους [500-650] εκατ. CZK έως τα τέλη του 2012.

(40) *Πρωτοβουλίες μείωσης του κόστους*: Το 2009, η ČSA δημιούργησε 3 200 άμεσες θέσεις απασχόλησης και περισσότερες από 1 600 θέσεις απασχόλησης μέσω των θυγατρικών της. Με την αναδιάρθρωση, η ČSA δημιουργεί 1 730 άμεσες θέσεις και 1 974 θέσεις απασχόλησης σε θυγατρικές της, που αντιπροσωπεύει μείωση κατά περισσότερες από 1 000 θέσεις απασχόλησης έως τα μέσα του 2012. Η ČSA μείωσε τον αριθμό των κυβερνητών αεροσκάφους και του πληρώματος καμπίνας στο ελάχιστο απαιτούμενο από τη νομοθεσία. Επιπλέον, μείωσε τα έξοδα τροφοδοσίας στην οικονομική κατηγορία, την αναψυχή κατά την πτήση, το κόστος των παρατυπιών και την κατανάλωση καυσίμων. Επιπλέον, πρέπει να μειωθούν οι δαπάνες για μισθώματα, ΤΠ και τηλεπικοινωνίες. Τέλος, πρέπει να περιοριστούν τα γραφεία αντιπροσωπειών στο εξωτερικό και στην Τσεχική Δημοκρατία. Οι πρωτοβουλίες μείωσης του κόστους εκτιμάται ότι θα αποφέρουν εξοικονόμηση [275–310] εκατ. CZK και θα συμβάλουν στην παραγωγή εσόδων ύψους [650–725] εκατ. CZK έως το τέλος του 2012. Το κόστος πωλήσεων ανά επιβάτη μειώθηκε ήδη κατά [14,5–16,5]% το 2010.

(41) *Οργανωτικές αλλαγές*: Η Τσεχική Δημοκρατία έχει προσπαθήσει δύο φορές να ιδιωτικοποιήσει την ČSA στο παρελθόν [1]· εντούτοις, και οι δύο αυτές προσπάθειες απέτυχαν. Οι τσεχικές αρχές πιστεύουν ότι η δημιουργία της ČAH αποτελεί έναν αποτελεσματικό τρόπο για την πώληση της ČSA και των θυγατρικών της σε νέο ιδιώτη επενδυτή. Πρώτον, μη βασικές δραστηριότητες τις οποίες ασκούσε στο παρελθόν η ČSA μεταβιβάστηκαν στις θυγατρικές της το 2010. Αυτό επέτρεψε στην ČSA να επικεντρωθεί στη βασική της δραστηριότητα. Δεύτερον, οι εν λόγω θυγατρικές πωλήθηκαν στην ČAH με τους όρους της αγοράς. Τέλος, τόσο η ČSA όσο και η Prague Airport θα ενσωματωθούν στην ČAH.

(42) Η δομή αυτή δεν θα καταστήσει μόνο ελκυστικότερες τις εταιρείες για δυνητικούς επενδυτές, αλλά θα εξασφαλίσει και ανταγωνιστική τιμολόγηση των υπηρεσιών εντός του ομίλου και θα ενθαρρύνει την κερδοφορία όλων των θυγατρικών καθώς και του προσανατολισμού τους προς εξωτερικούς πελάτες.

(43) *Πώληση μη βασικών στοιχείων ενεργητικού*: Εκτός από την πώληση θυγατρικών στην ČAH, η ČSA έχει εκποιήσει και σημαντικό αριθμό άλλων στοιχείων ενεργητικού κατά τη διάρκεια της αναδιάρθρωσής της, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακας 5. Όλα τα εν λόγω στοιχεία ενεργητικού πωλήθηκαν είτε μέσω ανοικτού, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμού είτε βάσει εκθέσεων ανεξάρτητης αποτίμησης.

Πίνακας 5

Πώληση στοιχείων ενεργητικού της ČSA κατά τη διάρκεια της αναδιάρθρωσης

	Ποσό σε εκατ. CZK
Πώληση επιχείρησης αφορολογήτων ειδών στην Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Πώληση χρονομερίδων στο αεροδρόμιο London-Heathrow στην British Airways	[450–530]
Πώληση αεροσκαφών σε διάφορες αεροπορικές εταιρείες	[1 950–2 200]
Πώληση της Slovak Air Services, s.r.o. στην Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Πώληση γηπέδου και κτιρίων στην Prague Airport	[1 620–1 850]
Πώληση θυγατρικών στην Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Σύνολο	[7 150–8 025]

2.4. ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

(44) Δεδομένου του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης ύψους [8,9–10,5] δισ. CZK ([360–410] εκατ. ευρώ) που περιλαμβάνει ιδίως το κόστος εξορθολογισμού του στόλου και τις αποζημιώσεις απόλυσης, η Τσεχική Δημοκρατία ανακεφαλαιοποίησε τον δικαιούχο με κρατική ενίσχυση ύψους 2 500 εκατ. CZK υπό μορφή μετοχοποίησης δανείου (δηλ. [23-26 % του κόστους αναδιάρθρωσης), σύμφωνα με το ψήφισμα αριθ. 333 της 30ής Ιουνίου 2010.

(45) Η ČSA προτείνει το υπόλοιπο ποσό, δηλαδή η ίδια συνεισφορά του [74-77 %], να χρηματοδοτηθεί από τη πώληση των στοιχείων ενεργητικού που παρατίθενται στον Πίνακας 5.

(46) Η ČSA πώλησε την επιχείρηση αφορολογήτων ειδών της έναντι ποσού [760–840] εκατ. CZK στην Aelia Czech Republic, s.r.o. τον Φεβρουάριο του 2010. Η επιχείρηση πωλήθηκε μετά από διαδικασία διαγωνισμού σε δύο γύρους που οργανώθηκε από την UniCredit Czech Republic, a.s.

(47) Η ČSA αντάλλαξε με την British Airways Plc. («BA») έναντι οικονομικού τιμήματος δύο χρονοθυρίδες στον αερολιμένα London-Heathrow, τον Ιούλιο του 2010. Η συμφωνία ανταλλαγής χρονοθυρίδων προβλέπει ότι η ČSA και η BA θα μεταβιβάσουν μεταξύ τους μέσω ανταλλαγής τις αντίστοιχες χρονοθυρίδες τους [2] έναντι τιμήματος GBP [17–19] εκατ. (περίπου [450–530] εκατ. CZK). Η ανταλλαγή χρονοθυρίδων πραγματοποιήθηκε το 2010 και η BA κατέβαλε το τίμημα στην ČSA σε δύο δόσεις τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 2010.

(48) Η ČSA πώλησε 15 αεροσκάφη με τους ακόλουθους όρους: το 2010, η ČSA πώλησε πέντε αεροσκάφη Boeing B737-400s στην BLF Limited, που αποτελεί όχημα ειδικού σκοπού για τη ρωσικό εταιρεία αερομεταφορών UTair, έναντι τιμήματος [54–60] εκατ. USD και δύο Boeing B737-500 στην Mauritanian Airlines International έναντι τιμήματος [12,5–15] εκατ. USD. Το 2011, η ČSA πώλησε τρία Boeing B737-500 στην Mika Limited για συνολικό ποσό [21–25] εκατ. USD. Το 2011, η ČSA πώλησε δύο ATR72-202 στην Helitt Lineas Aéreas S.A. έναντι τιμήματος [7,9–8,9] εκατ. USD, δύο ATR72-200 στην EUROLOT S.A. έναντι τιμήματος [7,9–8,9] εκατ. USD και ένα ATR42-320 στην Regourd Aviation έναντι τιμήματος [1,6–1,9] εκατ. USD. Τα συνολικά έσοδα από τις πωλήσεις αεροσκαφών ανέρχονται περίπου σε [105–120] εκατ. USD, ή [1,950–2,2] δισ. CZK [3].

(49) Στις 30 Σεπτεμβρίου 2010, η ČSA πώλησε την Slovak Air Services, s.r.o., φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριων μεταφορών στη Σλοβακική Δημοκρατία, την εταιρεία Skyport, a.s. έναντι τιμήματος [17,5–19,5] εκατ. CZK. Ο υπερθεματιστής πρόσφερε την υψηλότερη τιμή στα πλαίσια ανοικτού διαγωνισμού.

[1] Το 1992, η Air France απέκτησε 19 % των μετοχών της ČSA αλλά τις διέθεσε εκ νέου το 1994. Τον Απρίλιο του 2009, οργανώθηκε διαγωνισμός για την πώληση της συμμετοχής του κράτους στην ČSA, αλλά δεν υποβλήθηκε ικανοποιητική προσφορά στην τσεχική κυβέρνηση, με αποτέλεσμα η τσεχική κυβέρνηση να δώσει τελικά οδηγία στον Υπουργό Οικονομικών να ακυρώσει τον διαγωνισμό τον Οκτώβριο του 2009.

[2] Δηλαδή οι χρονοθυρίδες που διατέθηκαν σε αυτές για τα δρομολόγια πτήσεων της θερινής περιόδου 2011 (27 Μαρτίου 2011 - 29 Οκτωβρίου 2011) και της χειμερινής περιόδου 2010-2011 (31 Οκτωβρίου 2010 - 26 Μαρτίου 2011).

[3] Σε τιμή συναλλάγματος 18,5 CZK ανά USD σύμφωνα με υπολογισμό της Τσεχικής Δημοκρατίας. (Σύμφωνα με την Εθνική Τράπεζα της Τσεχίας, η τριμηνιαία μέση τιμή συναλλάγματος USD-CZK κυμαινόταν μεταξύ 18,3 και 20,2 CZK ανά USD το 2010 και μεταξύ 16,9 και 18,78 CZK ανά USD το 2011.)

(50) Η ČSA αποκόμισε έσοδα [1,62–1,85] δισ. CZK από την πώληση γηπέδου και κτιρίων στην κρατική Prague Airport. Συνοπτική παρουσίαση των πωλήσεων περιγράφεται στον πίνακα 6 κατωτέρω:

Πίνακας 6

Πώληση γηπέδου και ακινήτων της ČSA στην Prague Airport

Γήπεδο/ ακίνητο	Σύμβαση αγοράς	Τιμή ('000 CZK)	Εκτίμηση Εμπειρογνώμονα
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., της 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Χώρος στάθμευσης στα ακίνητα 2570/4 και 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
Κτίριο γραφείων APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	YBN Consult της 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]	
Υπόστεγο F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Σύνολο:		**[1 620 000–1 850 000]**	

(51) Η κυβέρνηση της Τσεχικής Δημοκρατίας εκδήλωσε το στρατηγικό ενδιαφέρον της να αγοράσει περιουσιακά στοιχεία της ČSA στον ελεγχόμενο χώρο αερολιμένα. Οι τσεχικές αρχές αιτιολόγησαν αυτές τις συναλλαγές με τη χρήση που προτίθενται να κάνουν των ακινήτων. Σύμφωνα με τις τσεχικές αρχές, το ακίνητο έχει στρατηγική σημασία για τον αερολιμένα της Πράγας ενόψει της κατασκευής νέου διαδρόμου προσγείωσης/ απογείωσης που θα κατασκευαστεί στον αερολιμένα. Η Τσεχική Δημοκρατία επισήμανε επίσης ότι η Prague Airport μισθώνει και ένα άλλο υπόστεγο (υπόστεγο E) στην Travel Service, a.s., που παρουσιάζει δυναμική να αποκομίσει έσοδα από ακίνητα τα οποία δεν είναι πλέον αναγκαία για την ČSA.

(52) Η πώληση των περιουσιακών στοιχείων που παρουσιάζονται στον πίνακα 6 δεν πραγματοποιήθηκε με ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμό. Εντούτοις, σύμφωνα με τη γενική πολιτική της και τις εθνικές νομικές απαιτήσεις, όλες οι αγορές περιουσιακών στοιχείων από κρατική εταιρεία πρέπει να πραγματοποιούνται στην εύλογη τιμή της ελεύθερης αγοράς που αντανακλά την τιμή στην οποία θα κατέβαλε με ίσους όρους ανταγωνισμού ένας ιδιώτης επενδυτής. Η τιμή των περιουσιακών στοιχείων βασίζεται σε ανεξάρτητη εξωτερική εκτίμηση εμπειρογνωμόνων εγκεκριμένων από δικαστήριο που χρησιμοποιούν αναγνωρισμένα πρότυπα.

(53) Το σημαντικότερο μέρος της ίδιας συνεισφοράς της εταιρείας προέρχεται από την πώληση θυγατρικών της ČSA στην ČAH. Οι πωλήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν στα τέλη του 2011/αρχές του 2012 και αποτελούνταν από την πώληση της Czech Airlines Handling, a.s. ([700-800] εκατ. CZK), την πώληση της ČSA Services, s.r.o. ([25–28] εκατ. CZK), και την πώληση της HCA ([500–580] εκατ. CZK) και της Czech Airlines Technics, a.s. ([1-1,15] δισ. CZK). Οι πωλήσεις δεν πραγματοποιήθηκαν με ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμό. Εντούτοις, η αξία των θυγατρικών καθορίστηκε βάσει ανεξάρτητων εκθέσεων εκτίμησης των εταιρειών Deloitte Advisory, s.r.o. και PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

2.5. Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(54) Στις 23 Φεβρουαρίου 2011, η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία έρευνας. Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την τήρηση ορισμένων όρων των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή δεν απέκλεισε το ενδεχόμενο η ČSA να ήταν ήδη προβληματική σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α πριν από το δεύτερο εξάμηνο του 2009, δηλαδή πριν την έναρξη της διαδικασίας αναδιάρθρωσης, όπως ισχυρίστηκαν οι τσεχικές αρχές.

(55) Η Επιτροπή εξέφρασε ακόμη αμφιβολίες αναφορικά με το αν οι δυσκολίες της ČSA ήταν τόσο σοβαρές που θα έπρεπε να αντιμετωπιστούν από την ČAH. Η Επιτροπή αναρωτήθηκε ακόμη αν θα ήταν εφικτή βάσει του τσεχικού δικαίου η χρηματοδοτική συνεισφορά της Prague Airport στη διαδικασία αναδιάρθρωσης της ČSA και των θυγατρικών της. Επίσης, οι τσεχικές αρχές κλήθηκαν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με το αν οι επιχειρηματικές συναλλαγές μεταξύ της ČSA και της Prague Airport, κατά την ημερομηνία υλοποίησης της συγχώνευσης, είχαν πραγματοποιηθεί με τους όρους της αγοράς που απέκλειαν τη μεταβίβαση πιθανής κρατικής ενίσχυσης από έναν δικαιούχο ενίσχυσης διάσωσης ή αναδιάρθρωσης σε μια άλλη οντότητα στο εσωτερικό της ČAH.

(56) Όσον αφορά την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, η Επιτροπή κάλεσε τα τρίτα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις για τις υποκείμενες παραδοχές αναφορικά με τους εξωτερικούς παράγοντες. Η Επιτροπή κάλεσε επίσης την Τσεχική Δημοκρατία να διευκρινίσει αν όλες οι διαρθρωτικά ζημιογόνες δραστηριότητες θα εγκαταλείπονταν μετά την αναδιάρθρωση. Επιπλέον, η Επιτροπή ρώτησε αν θα μπορούσε να επιτευχθεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα έως τα τέλη του 2012, που ήταν η κοινοποιηθείσα λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, και αν το σενάριο που προβλέφθηκε ως το πιθανότερο (το οποίο ήταν επίσης και το «πλέον αισιόδοξο σενάριο» ήταν πράγματι και το πιο ρεαλιστικό για να επιτευχθεί. Επίσης, η Επιτροπή αμφέβαλε αν η ČSA θα ήταν σε θέση να εξασφαλίσει (με τα δικά της οικονομικά μέσα ή από εξωτερικούς πόρους) εμπορικά δάνεια και πιθανές εμπορικές εγγυήσεις για την προγραμματισθείσα αγορά 7 αεροσκαφών που είχε σχεδιαστεί για τα έτη 2013 και 2014.

(57) Όσον αφορά τα αντισταθμιστικά μέτρα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες αν τα προταθέντα μέτρα δεν ήταν απλώς το κλείσιμο των ζημιογόνων δραστηριοτήτων, το οποίο θα ήταν σε κάθε περίπτωση αναγκαίο για την επίτευξη της βιωσιμότητας. Τα μέτρα αυτά δεν θα χαρακτηρίζονταν ως αυθεντικά αντισταθμιστικά μέτρα. Η Επιτροπή επισήμανε ακόμη ότι μόνο τα αντισταθμιστικά μέτρα που λαμβάνονται εντός της περιόδου αναδιάρθρωσης θα μπορούσαν αν γίνουν αποδεκτά. Συνεπώς, η διακοπή των πτήσεων προς το Τορόντο και τον αερολιμένα JFK της Νέας Υόρκης δεν εντάσσονταν στην προταθείσα περίοδο αναδιάρθρωσης, η οποία ήταν από το δεύτερο εξάμηνο του 2009 έως το 2012.

(58) Όσον αφορά το επίπεδο της ίδιας συνεισφοράς της ČSA, η Επιτροπή κάλεσε την Τσεχική Δημοκρατία να διευκρινίσει την προταθείσα δομή της ČAH. Ρώτησε επίσης αν η προταθείσα συνεισφορά θα μπορούσε συνολικά να κριθεί πραγματική (σε σχέση με τις συναλλαγές που δεν είχαν ακόμη πραγματοποιηθεί όταν εκδόθηκε η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας).

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

(59) Στην απάντησή της στην απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία, η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε παρατηρήσεις και διευκρινίσεις αναφορικά με όλα τα σημεία που έθιξε η απόφαση για την κίνηση διαδικασίας της Επιτροπής, αναφέροντας ότι το κοινοποιηθέν ΣΑ ήταν σύμφωνο με όλους τους όρους που επιβάλλουν οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α. Επιπλέον, η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε ενημέρωση αναφορικά με τη διαδικασία αναδιάρθρωσης, που αποδεικνύει ότι ορισμένα μέτρα αναδιάρθρωσης είχαν ήδη τεθεί σε εφαρμογή και ότι είχε ήδη σημειωθεί σημαντική πρόοδος.

(60) Όσον αφορά τη χρονική στιγμή κατά την οποία η ČSA άρχισε να έχει δυσκολίες, η Τσεχική Δημοκρατία ισχυρίστηκε ότι η ČSA αντιμετώπιζε δυσκολίες τον Αύγουστο του 2009, διότι εκείνη τη χρονική στιγμή η διοίκησή της αντιλήφθηκε ότι είχε επηρεαστεί αρνητικά ακόμα και η συνήθως επικερδής απόδοση της εταιρείας την θερινή περίοδο. Η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε επίσης τριμηνιαία αποτελέσματα και συμπληρωματικές πληροφορίες που δείχνουν γιατί, κατά την άποψή της, η ČSA άρχισε να αντιμετωπίζει δυσκολίες μόνο τον Αύγουστο του 2009.

(61) Όσον αφορά τη δομή της εταιρείας ČAH, οι τσεχικές αρχές διευκρίνισαν ότι σκοπός της ČAH ήταν η «διαχωρισμός» των εταιρειών και η βελτίωση της πρόσβασής τους σε εμπορική χρηματοδότηση και για να προετοιμαστούν για την προγραμματισθείσα ιδιωτικοποίηση. Οι σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων εντός της εταιρείας χαρτοφυλακίου θα ρυθμίζονταν με σύμβαση, με ισότιμους όρους, και σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διατάξεις του τσεχικού εμπορικού κώδικα και του νόμου περί φορολογίας εισοδήματος που διέπουν τις σχέσεις μεταξύ συνδεδεμένων μερών.

(62) Όσον αφορά την αδυναμία επίλυσης των δυσκολιών της ČSA εντός του ομίλου ČAH, η Τσεχική Δημοκρατία διευκρίνισε ότι όλες οι εταιρείες του ομίλου ČAH ελέγχονταν από το κράτος και, ως εκ τούτου, κάθε ενίσχυση θα υπαγόταν στους κανόνες κρατικών ενισχύσεων. Επιπλέον, κάθε χρηματοδοτική ενίσχυση θα έπρεπε επίσης να τηρεί τις διατάξεις του τσεχικού εμπορικού κώδικα και της φορολογικής νομοθεσίας. Επίσης, τα προβλήματα που αντιμετώπιζε η ČSA ανέκυψαν πριν τη δημιουργία της δομής της ČAH και, συνεπώς, δεν μπορούσαν να είναι αποτέλεσμα «αυθαίρετης κατανομής κόστους στο εσωτερικό του υφισταμένου ομίλου ČSA» και ήταν, συνεπώς, εγγενή προβλήματα της ČSA.

(63) Όσον αφορά κάθε πιθανή συνεισφορά της Prague Airport στην αναδιάρθρωση της ČSA, η Τσεχική Δημοκρατία ισχυρίστηκε ότι ο αερολιμένας δεν συνεισέφερε με κανένα τρόπο στην αναδιάρθρωση της ČSA και ότι η Τσεχική Δημοκρατία, ως αποκλειστικός μέτοχος της Prague Airport, δεν προέβλεπε καμία τέτοια συνεισφορά ούτε στο μέλλον. Οι συναλλαγές μεταξύ της ČSA και της Prague Airport πραγματοποιούνταν με βάση τους συνήθεις όρους που παρέχει η Prague Airport στους επιχειρηματικούς εταίρους της. Τα μισθώματα και άλλα χρηματικά ποσά βασίζονταν στους εφαρμοστέους τιμοκαταλόγους της.

(64) Εκτός από την τήρηση των νόμιμων απαιτήσεων, οι εταιρείες του ομίλου ČAH θα είχαν ουσιαστική επιχειρηματική αυτονομία, εφόσον η μητρική εταιρεία, η ČAH, δεν θα παρενέβαινε στην επιχειρηματική διαχείριση των θυγατρικών της. Εφόσον όλες οι σχέσεις μεταξύ των εταιρειών εντός του ομίλου ČAH θα ήταν ισότιμες, σύμφωνα με τις νομικές απαιτήσεις, όπως προαναφέρθηκε, η Τσεχική Δημοκρατία ισχυρίστηκε ότι ήταν αδύνατη οποιαδήποτε μεταβίβαση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που χορηγήθηκε στην ČSA από οποιαδήποτε εταιρεία του ομίλου ČAH.

(65) Αναφορικά με τις αμφιβολίες σχετικά με την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε τροποποιημένες προβλέψεις για το μελλοντικό σενάριο βιωσιμότητας της ČSA, με την υποβολή τροποποιημένου σεναρίου αναφοράς. Το νέο σενάριο αναφοράς πρόβλεπε χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης μετά από επανεξέταση της εξέλιξης της ζήτησης καθώς και περισσότερο συντηρητικές εκτιμήσεις για τις μελλοντικές τιμές του πετρελαίου. Όσον αφορά τη διακοπή μη αποδοτικών δραστηριοτήτων, η Τσεχική Δημοκρατία επιβεβαίωσε ότι όλες οι θυγατρικές, με εξαίρεση την Czech Airlines Technics, παρήγαν κέρδος και, ως εκ τούτου, θα μπορούσαν να εκποιηθούν ως ικανοποιητικά λειτουργούσες και βιώσιμες επιχειρήσεις. Η Czech Airlines Technics θα πωλούνταν επίσης στην ČAH στην τιμή των στοιχείων ενεργητικού της, όπως αποτιμήθηκε από ανεξάρτητο εξωτερικό εμπειρογνώμονα. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση του αεροσκάφους που θα παραδίδονταν μετά την περίοδο αναδιάρθρωσης, η Τσεχική Δημοκρατία θεωρεί ότι, με την εφαρμογή του ΣΑ και την αναμενόμενη συμμετοχή ιδιώτη επενδυτή, η εταιρεία θα ήταν σε θέση να εξασφαλίσει ιδιωτική χρηματοδότηση για την αγορά των συμφωνηθέντων αεροσκαφών.

(66) Σε σχέση με τα αντισταθμιστικά μέτρα, η Τσεχική Δημοκρατία ισχυρίστηκε ότι η πώληση στοιχείων ενεργητικού (περιλαμβανομένων των θυγατρικών της) και η μείωση της παρουσίας της ASK και της ČSA στην Prague Airport θα ήταν επαρκές αντισταθμιστικό μέτρο, εφόσον η ČSA ήταν ένας περιφερειακός αερομεταφορέας με μικρό στόλο

και περιορισμένο αριθμό προορισμών. Ήταν εκτεθειμένη σε ανταγωνιστική πίεση από μεγάλες εταιρείες και μεταφορείς χαμηλού κόστους και, ως εκ τούτου, κάθε πρόσθετη αντιστάθμιση θα έθετε σε κίνδυνο την ικανότητα της ČSA να καταστεί βιώσιμη εντός εύλογου διαστήματος. Η Τσεχική Δημοκρατία ισχυρίστηκε ότι οι πτήσεις προς Τορόντο και New York JFK είχαν διακοπεί τον Νοέμβριο του 2009, συνεπώς εντός της κοινοποιηθείσας περιόδου αναδιάρθρωσης.

(67) Η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε πληροφορίες σχετικά με ιδιωτικό δάνειο ύψους [125–140] εκατ. CZK που χορηγήθηκε από την Komerční banka, το οποίο προτάθηκε ως ίδια συνεισφορά της ČSA. Το δάνειο αποτελούνταν από πιστωτικό όριο [480-540] εκατ. CZK βάσει συμφωνίας-πλαισίου, η οποία είχε ήδη συναφθεί στις 31 Μαρτίου 2009 και τροποποιήθηκε τον Ιούνιο και τον Δεκέμβριο του 2009.

(68) Όσον αφορά την ίδια συνεισφορά της ČSA στην αναδιάρθρωσή της, η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε αποδείξεις πώλησης ήδη εκποιηθέντων στοιχείων ενεργητικού. Επιπλέον, η Τσεχική Δημοκρατία επιβεβαίωσε ότι η κοινοποιηθείσα κρατική ενίσχυση υπό μορφή κρατικής εγγύησης δεν θα ήταν αναγκαία, εφόσον η ČSA ήταν σε θέση να λάβει ιδιωτική χρηματοδότηση για το αεροσκάφος το οποίο προμηθεύτηκε υπό μορφή χρηματοδοτικής μίσθωσης η οποία χορηγήθηκε από […]. Το αεροσκάφος παραδόθηκε στην ČSA τον Μάιο του 2011.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(69) Κατά την περίοδο της έρευνας, η Επιτροπή έλαβε μία μόνο τεκμηριωμένη παρατήρηση ενός ανταγωνιστή [1] και μία παρατήρηση από μία τοπική ένωση πολιτών [2]. Ο ανταγωνιστής είναι η Travel Service, a.s. και Icelandair Group hf (εφεξής «TS»), εταιρεία που ανταγωνίζεται την ČSA κυρίως στην αγορά των ναυλωμένων πτήσεων. Η TS ισχυρίζεται ότι η ενίσχυση στην ČSA δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη, διότι δεν πληροί τους όρους των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

(70) Αναφορικά με την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της ČSA, η TS επικρίνει το ΣΑ διότι, κατά την άποψή της, στερείται σαφούς επιχειρηματικού μοντέλου [3] για την εταιρεία και ότι διάφορες από τις βασικές παραδοχές του πλέον αισιόδοξου σεναρίου είναι υπερβολικά αισιόδοξες (τιμές καυσίμου, συναλλαγματικές ισοτιμίες, χρησιμοποίηση ικανότητας). Η TS επικρίνει επίσης τα αντισταθμιστικά μέτρα που ελήφθησαν με το επιχείρημα ότι απλώς συνιστούν αναγκαία για την επιβίωση της εταιρείας παύση δραστηριοτήτων. Η TS ισχυρίζεται ακόμη ότι οι πωλήσεις στοιχείων ενεργητικού που προβλήθηκαν ως ίδια συνεισφορά είχαν πραγματοποιηθεί και τα σχετικά κεφάλαια είχαν δαπανηθεί πριν αρχίσει η διαδικασία αναδιάρθρωσης και, συνεπώς, δεν μπορούν να θεωρηθούν πραγματική συνεισφορά στο κόστος αναδιάρθρωσης.

(71) Επίσης, η TS ισχυρίζεται ότι η κρατική ενίσχυση που εισέπραξε η ČSA της επέτρεψε να επεκτείνει την επιχείρησή της και τις θυγατρικές της. Κατά τους ισχυρισμούς, η ČSA ήταν σε θέση να i) να επεκτείνει τη δραστηριότητά της στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων, μολονότι η ČSA επρόκειτο να τις εγκαταλείψει διότι στο παρελθόν ήταν ζημιογόνες και ii) να ανανεώσει τον στόλο της, γεγονός που της παρέχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο είναι αδύνατο να αποκτήσει οποιοσδήποτε συγκρίσιμος ανταγωνιστής σε συνθήκες οικονομικής κρίσης.

(72) Πράγματι, η TS ισχυρίζεται ότι η ČSA χρησιμοποίησε την κρατική ενίσχυση που εισέπραξε για να επεκτείνει την δραστηριότητα ναυλωμένων πτήσεων της θυγατρικής HCA, η οποία μπορεί να προσφέρει πτήσεις σε τιμή κατά 20 % χαμηλότερη από τις συνήθεις τιμές της αγοράς [4]. Η TS ισχυρίζεται ακόμη ότι η ČSA αύξησε το εγγεγραμμένο κεφάλαιο της HCA κατά 162 εκατ. CZK τον Μάιο του 2010.

(73) Τα πρόσθετα πλεονεκτήματα που, κατά τους ισχυρισμούς, παραχωρήθηκαν στην ČSA συνίστανται στη δυνατότητα εκτέλεσης του δρομολογίου Πράγα-Τελ Αβίβ. Η TS ισχυρίζεται ότι η δυνατότητα αυτή αποτέλεσε εμφανώς αντικείμενο διαπραγμάτευσης της Τσεχικής Δημοκρατίας αποκλειστικά για την ČSA με τρόπο που καταστρατηγεί τις νομικές διατάξεις και παρέχει στην ČSA πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της.

(74) Η TS ισχυρίζεται επίσης ότι, ακόμη και πριν τη σύσταση της ČAH, είχε συντελεστεί εκ των πραγμάτων συγκέντρωση μεταξύ της Prague Airport και της ČSA, διότι συστάθηκε κοινή διοίκηση των δύο επιχειρήσεων. Πράγματι, η TS ισχυρίζεται ότι ο διευθύνων σύμβουλος (ΔΣ) της ČSA αμείβεται από την Prague Airport και ότι υπάρχει διασταυρούμενη επιδότηση των παρεχόμενων στην ČSA υπηρεσιών ΤΠ.

(75) Επιπλέον, η Prague Airport στη συνέχεια αγόρασε στοιχεία ενεργητικού (κτίρια και γήπεδο) από την αεροπορική εταιρεία τα οποία, κατά τους ισχυρισμούς της, δεν χρειαζόταν και τα επαναμίσθωσε στην αεροπορική εταιρεία. Μια τέτοια προνομιακή σχέση μεταξύ της Prague Airport και της ČSA είχε ως αποτέλεσμα την προνομιακή μεταχείριση, όπως η εφαρμογή διαφορετικών τιμών για υπηρεσίες αερολιμένα και η πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητη πληροφόρηση. Επιπλέον, η TS ισχυρίζεται ότι η σύσταση της ČAH έχει αρνητικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό λόγω της κάθετης ολοκλήρωσης ανάμεσα στον αερολιμένα και στον κύριο αερομεταφορέα. Κατά την TS, ο βασικός λόγος για τη σύσταση της ČAH είναι να καταστεί δυνατή η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης στην ČSA μέσω της εξαγοράς των θυγατρικών της από την ČAH.

[1] Η παρατήρηση συμπληρώθηκε με δύο συμπληρωματικές υποβολές παρατηρήσεων και μίας καταγγελίας.

[2] Η ένωση πολιτών «Pro Hanspaulku» ισχυρίζεται ότι η χορηγηθείσα στην Czech Airlines ενίσχυση χρησιμεύει για να διατηρηθεί τεχνητά η αεροπορική εταιρεία ως πελάτης της Prague Airport, η οποία προτίθεται να κατασκευάσει νέο διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης. Η ένωση πολιτών ενδιαφέρεται κυρίως για το περιβάλλον καθώς και για την κοινωνική επίπτωση του εν λόγω έργου.

[3] Ειδικότερα, η TS ισχυρίζεται ότι η ČSA λαμβάνει λανθασμένες επιχειρηματικές αποφάσεις, όπως το άνοιγμα ζημιογόνων δρομολογίων, π.χ. το νέο δρομολόγιο Πράγα–Abu Dhabi τον Σεπτέμβριο 2011.

[4] Για εκτίμηση βλ. αιτιολογικές σκέψεις (171)-(174).

5. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(76) Η Τσεχική Δημοκρατία απάντησε αναλυτικά σε όλα τα επιχειρήματα που πρόβαλαν τα τρίτα μέρη στις παρατηρήσεις τους. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, η Τσεχική Δημοκρατία επισήμανε ότι είχε επικαιροποιήσει το ΣΑ ([1]) και, συνεπώς, αντιμετώπιζε ορισμένες από τις παρατηρήσεις στις επικαιροποιημένες παραδοχές. Επιπλέον, επισήμανε ότι το ποσό της κρατικής ενίσχυσης είχε μειωθεί σημαντικά κατά τη διάρκεια των διαδικασιών σε σχέση με το εγκαταλειφθέν σχέδιο για την αγορά αεροσκάφους με εγγυημένη κρατική ενίσχυση.

(77) Όσον αφορά την πιθανή χρήση κεφαλαίων κρατικής ενίσχυσης για συμπεριφορά σε βάρος του ανταγωνισμού του τμήματος ναυλωμένων πτήσεων της ČSA, η Τσεχική Δημοκρατία ανέφερε ότι η δραστηριότητα ναυλωμένων πτήσεων ήταν ήδη ανεξάρτητη και χωριστή από αυτήν των τακτικών μεταφορών κατά τον χρόνο χορήγησης της κρατικής ενίσχυσης. Η ČSA δεν πραγματοποίησε καμία χρηματική συνεισφορά στο εγγεγραμμένο κεφάλαιο της HCA ([2]). Το εγγεγραμμένο κεφάλαιο της HCA αυξήθηκε με συνεισφορά σε είδος ενός μέρους της δραστηριότητας της ČSA που συμμετείχε στη λειτουργία της μεταφοράς με ναυλωμένες πτήσεις. Αυτό το μέρος της επιχειρηματικής δραστηριότητας αξιολογήθηκε από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα.

(78) Αναφορικά με το εικαζόμενο πλεονέκτημα που αποκόμισε η ČSA για την εκτέλεση του δρομολογίου στο Τελ Αβίβ, η Τσεχική Δημοκρατία εξήγησε ότι, μολονότι η TS επελέγη (με ανοικτό διαγωνισμό και αρχής γενομένης από το χειμερινό πρόγραμμα πτήσεων της περιόδου 2011/2012) ως αποκλειστικός αερομεταφορέας με δικαιώματα μεταφοράς επί δέκα έτη για την παροχή συμφωνημένων υπηρεσιών στο δρομολόγιο Πράγα-Τελ Αβίβ, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία ([3]), η TS δεν έλαβε καμία εγγύηση, με αποτέλεσμα να μην δοθεί άδεια σε καμία άλλη αεροπορική εταιρεία να εκτελεί το δρομολόγιο κατά τη διάρκεια αυτής της συμφωνίας. Οι τσεχικές αρχές ανέφεραν ότι αποτελούσε γενική πολιτική του Υπουργείου Μεταφορών της Τσεχικής Δημοκρατίας να μην διατηρεί υφιστάμενους περιορισμούς αλλά, αντιθέτως, να παρέχει στις αεροπορικές εταιρείες περισσότερες ευκαιρίες πρόσβασης στην αγορά, με στόχο την ελευθέρωση των αγορών των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών.

(79) Όσον αφορά την έναρξη του δρομολογίου Πράγα–Abu Dhabi, η Τσεχική Δημοκρατία εξήγησε ότι η εκτέλεση αυτού του δρομολογίου δεν άρχισε με πρωτοβουλία της ČSA, αλλά ως πτήση κοινού κωδικού ([4]) που εκτελείται σε συνεργασία με την Etihad Airways. Το δρομολόγιο εστιάζεται στη μεταφορά επιβατών σε ενδιάμεσο σταθμό για πολλές πτήσεις μεγάλων αποστάσεων που εκτελεί η Etihad Airways από το Abu Dhabi. Η συνεργασία αυτή βελτίωσε τις δυνατότητες πωλήσεων της ČSA και συνέβαλε στην αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς της με πολύ χαμηλό πρόσθετο κόστος.

(80) Η πώληση και χρηματοδοτική παραχώρηση του κτιρίου γραφείων APC ήταν, κατά τις τσεχικές αρχές, πάγια πρακτική της αγοράς που επιτρέπει στον πωλητή να αποκτήσει ρευστό, ενώ ο αγοραστής αποκτά μια σταθερή πηγή εσόδων από μελλοντικά μισθώματα. Επιπλέον, το πωληθέν γήπεδο είχε στρατηγική σημασία ενόψει της κατασκευής ενός νέου διαδρόμου προσγείωσης/ απογείωσης στο αεροδρόμιο της Πράγας. Για τον λόγο αυτό, η Prague Airport ενδιαφερόταν να αγοράσει το ακίνητο. Επίσης, σύμφωνα με τον νόμο για το ιδιοκτησιακό καθεστώς του αερολιμένα Prague-Ruzyně ([5]), η Prague Airport, καθώς και κάθε όμορο ή συνδεδεμένο ακίνητο θα μπορούσε να ανήκει μόνο στην Τσεχική Δημοκρατία ή σε νομική οντότητα εγκατεστημένη στην Τσεχική Δημοκρατία που ανήκει εξ ολοκλήρου στο κράτος. Η απαίτηση αυτή περιόριζε τον αριθμό κατάλληλων αγοραστών αποκλειστικά και μόνο στις κρατικές επιχειρήσεις. Ο φορέας εκμετάλλευσης Prague Airport ήταν μια τέτοια οντότητα και, επιπλέον, είχε στρατηγικό ενδιαφέρον να αγοράσει την έκταση.

(81) Η Τσεχική Δημοκρατία ανέφερε επανειλημμένα ότι οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ της ČSA και της Prague Airport ήταν ανέκαθεν σύμφωνες με το εθνικό και ενωσιακό δίκαιο (βλ. αιτιολογικές σκέψεις (61)-(64)). Όσον αφορά την ČAH, η Τσεχική Δημοκρατία εξήγησε ότι, κατ' εφαρμογή του κυβερνητικού ψηφίσματος αριθ. 848 της 24ης Νοεμβρίου 2010, η ČAH δεν αντιπροσώπευε μόνιμη κάθετη ολοκλήρωση της υποδομής και των αερομεταφορέων, αλλά απλά συγχώνευση (μεταξύ της ČSA και της Prague Airport) περιορισμένης διάρκειας και λειτουργίας, με στόχο την πώληση της ČSA και των θυγατρικών της με τους καλύτερους δυνατούς όρους.

(82) Τέλος, όσον αφορά τις παρατηρήσεις που υπέβαλε η ένωση πολιτών Pro Hanspaulku, η Τσεχική Δημοκρατία ανέφερε ότι η ένωση πολιτών δεν είχε αποδείξει την ύπαρξη νόμιμου συμφέροντος ούτε θα μπορούσε να εξαχθεί η ύπαρξη παρόμοιου συμφέροντος από το γεγονός ότι αντιτάχθηκε στην κατασκευή του νέου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης στον αερολιμένα της Πράγας, ο οποίος κατά τους ισχυρισμούς θα χρησιμοποιούνταν κυρίως από την αναδιαρθρωθείσα ČSA. Προς τον σκοπό αυτό, η Τσεχική Δημοκρατία απάντησε ότι, σύμφωνα με το ΣΑ, η παρουσία της ČSA στον αερολιμένα της Πράγας θα μειωνόταν πράγματι και, συνεπώς, τα σχόλια που υπέβαλε η ένωση πολιτών δεν ήταν τεκμηριωμένα.

([1]) Μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Τσεχική Δημοκρατία υπέβαλε στην Επιτροπή δύο επικαιροποιημένες εκδόσεις του ΣΑ (της 10ης Σεπτεμβρίου 2011 και 3ης Ιανουαρίου 2012).

([2]) Πριν την αναδιάρθρωση, η HCA παρείχε μόνο υπηρεσίες ταξιδιωτικού γραφείου το οποίο, στην πρώτη έκδοση του ΣΑ, η ČSA δήλωσε ότι είχε την πρόθεση να κλείσει. Εντούτοις, στο αναθεωρημένο ΣΑ, το ταξιδιωτικό γραφείο HCA διατηρήθηκε και περιλήφθηκε το τμήμα της δραστηριότητας της ČSA για τις ναυλωμένες πτήσεις.

([3]) Νόμος αριθ. 49/1997 για την πολιτική αεροπορία και για την τροποποίηση του νόμου αριθ. 455/1991 για εμπορικές συναλλαγές (Trade Licensing Act), όπως τροποποιήθηκε, και σύμβαση μεταξύ της κυβέρνησης και της Τσεχικής και Σλοβακικής Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης του κράτους του Ισραήλ για τις εναέριες μεταφορές, που υπεγράφη στην Ιερουσαλήμ στις 24 Απριλίου 1991.

([4]) Οι πτήσεις κοινού κωδικού είναι μια συνήθης μορφή συνεργασίας μεταξύ αεροπορικών εταιρειών βάσει της οποίας μία πτήση που εκτελείται από έναν συγκεκριμένο μεταφορέα προσφέρεται και από άλλους μεταφορείς για να βελτιώσει τις επιλογές πωλήσεών τους. Αυτή η μορφή συνεργασίας παρέχει τη δυνατότητα σε αεροπορικές εταιρείες να επεκτείνουν τα δίκτυα προσφερόμενων προορισμών.

([5]) Νόμος αριθ. 69/2010 για το ιδιοκτησιακό καθεστώς του αερολιμένα Prague–Ruzyně.

6. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

6.1. ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(83) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν η απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

(84) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται σε κάθε πλεονέκτημα που παραχωρείται άμεσα ή έμμεσα, χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους, χορηγείται από το ίδιο το κράτος ή από ενδιάμεσο φορέα που ενεργεί βάσει εξουσιών που του έχουν ανατεθεί ([1]).

(85) Σε αυτό το πλαίσιο, η κοινοποιηθείσα εισφορά κεφαλαίου υπό μορφή μετοχοποίησης του δανείου της Osinek πρέπει να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση. Η εισφορά κεφαλαίου ενέχει κρατικούς πόρους και συνιστά επιλεκτικό πλεονέκτημα στην ČSA, εφόσον βελτιώνει την οικονομική της κατάσταση.

(86) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η ενίσχυση σε μια επιχείρηση θεωρείται ότι επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, όταν η εν λόγω επιχείρηση δραστηριοποιείται σε αγορά ανοικτή στο εμπόριο στο επίπεδο της Ένωσης ([2]). Και μόνο το γεγονός ότι η ανταγωνιστική θέση μιας επιχείρησης ενισχύεται έναντι των άλλων ανταγωνιστών της, παρέχοντας σε αυτήν οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα μπορούσε να αποκομίσει διαφορετικά με τη συνήθη επιχειρηματική της δραστηριότητα, υποδηλώνει πιθανή στρέβλωση του ανταγωνισμού ([3]). Συνεπώς, ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος σε επιχείρηση μπορεί να συμβάλει στη διατήρηση ή την αύξηση εγχώριας δραστηριότητας, με αποτέλεσμα επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη να έχουν λιγότερες ευκαιρίες εισόδου στην αγορά του οικείου κράτους μέλους ([4]).

(87) Το υπό εξέταση μέτρο επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και τον ανταγωνισμό, εφόσον η ČSA είναι σε ανταγωνισμό με άλλες αεροπορικές εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως από τότε που τέθηκε σε ισχύ το τρίτο στάδιο απελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών («τρίτη δέσμη μέτρων») την 1η Ιανουαρίου 1993. Το εξεταζόμενο μέτρο παρέχει στην ČSA τη δυνατότητα να συνεχίσει να λειτουργεί κατά τρόπο που δεν την υποχρεώνει να αντιμετωπίσει τις συνέπειες που συνήθως απορρέουν από τα δυσμενή οικονομικά αποτελέσματά της και, συνεπώς, νοθεύει τον ανταγωνισμό.

(88) Συνεπώς, η κοινοποιηθείσα εισφορά κεφαλαίου υπό μορφή μετοχοποίησης δανείου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Οι τσεχικές αρχές δεν αμφισβητούν αυτό το συμπέρασμα.

6.2. ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(89) Το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ προβλέπει ότι ένα κράτος μέλος δεν δύναται να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν η Επιτροπή καταλήξει σε τελική απόφαση. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι τσεχικές αρχές χορήγησαν την ενίσχυση, δηλ. τη μετοχοποίηση του δανείου της Osinek, στις 30 Ιουνίου 2010. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκφράζει την απογοήτευσή της για το γεγονός ότι η Τσεχική Δημοκρατία δεν τήρησε την υποχρέωση της αναμονής και, συνεπώς, έχει παραβιάσει την υποχρέωσή της βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

6.3. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Δ&Α

(90) Το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ ορίζει ότι επιτρέπεται η χορήγηση ενισχύσεων για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

(91) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το υπό εξέταση μέτρο συνιστά ενίσχυση αναδιάρθρωσης το οποίο πρέπει να εκτιμηθεί με βάση τα κριτήρια που ορίζουν οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, προκειμένου να διαπιστώσει εάν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

6.3.1. **Επιλεξιμότητα**

(92) Όσον αφορά την επιλεξιμότητα, το σημείο 33 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α αναφέρει ότι η επιχείρηση πρέπει να μπορεί να θεωρηθεί προβληματική κατά την έννοια των σημείων 9 έως 13 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

Προβληματική επιχείρηση

(93) Σύμφωνα με το σημείο 9 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, η Επιτροπή θεωρεί ότι μία επιχείρηση είναι προβληματική εφόσον δεν είναι ικανή, με δικούς τους οικονομικούς πόρους ή με τους πόρος που είναι ικανή να εξασφαλίσει από τους ιδιοκτήτες/μετόχους της και τους πιστωτές της, να ανακόψει τη ζημιογόνο πορεία της, η οποία, χωρίς εξωτερική παρέμβαση από το κράτος, θα την οδηγήσει προς μία σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα.

(94) Στη συνέχεια, το σημείο 10 α) των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α διευκρινίζει ότι μια εταιρεία περιορισμένης ευθύνης θεωρείται προβληματική εφόσον έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των 12 τελευταίων μηνών.

([1]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, υπόθεση C-482/99 *Γαλλία κατά Επιτροπής* ("*Stardust Marine*") Συλλογή [2002] σ. I-4397.

([2]) Βλ. ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Ιουλίου 1988, Υπόθεση 102/87 *Γαλλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή [1988], σ. 4067.

([3]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, Υπόθεση 730/79 *Philip Morris Holland BV κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή [1980], σ. 2671.

([4]) Βλ. ιδίως αποφάσεις του Δικαστηρίου της 15ης Οκτωβρίου 2005, Υπόθεση C-66/02 *Ιταλία κατά Επιτροπής*, Συλλογή [2005], σ. I-10968, σκέψη 117 και της 15ης Ιουνίου 2006, Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-393/04 και C-41/05 *Air Liquide Industries Belgium*, Συλλογή [2006], σ. I-5332, σκέψη 35.

(95) Οι τσεχικές αρχές ισχυρίζονται ότι η ČSA, ανώνυμη εταιρεία βάσει του τσεχικού δικαίου και, κατά συνέπεια, εταιρεία περιορισμένης ευθύνης σύμφωνα με τους όρους του σημείου 10α) των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, άρχισε να αντιμετωπίζει σοβαρές δυσκολίες τον Αύγουστο του 2009, όταν επλήγη σοβαρά από τη χρηματοπιστωτική κρίση ακόμη και την περίοδο αιχμής, κατά το θερινό πρόγραμμα πτήσεων. Την περίοδο εκείνη, οι λειτουργικές ταμειακές ροές παρουσίασαν ραγδαία μείωση σε [-2,4–-2,1] δισ. CZK, γεγονός που είχε δραματική επίπτωση στα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης.

(96) Πράγματι, τον Αύγουστο του 2009, η εταιρεία πληρούσε τους όρους του σημείου 10α) των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Το συνολικό εγγεγραμμένο κεφάλαιο της ČSA ανερχόταν σε 2 735 εκατ. CZK. Σύμφωνα με τα τσεχικά λογιστικά πρότυπα, το μετοχικό κεφάλαιο της ČSA ήταν αρνητικό τον Αύγουστο του 2009 (ανερχόταν σε [-1 000–(-900)] εκατ. CZK στα τέλη Ιουλίου 2009) και άνω του ενός τετάρτου του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της είχε απολεσθεί κατά τους προηγούμενους 12 μήνες, εφόσον το μετοχικό κεφάλαιό της ανερχόταν σε [900–1 000] εκατ. CZK τον Ιούλιο του 2008. Κατά συνέπεια, από τον Αύγουστο του 2009, ξεκίνησε η διαδικασία αναδιάρθρωσης της ČSA. Ως εκ τούτου, η εταιρεία ήταν πράγματι προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, τον Ιούνιο του 2010.

Νεοσύστατη επιχείρηση

(97) Το σημείο 12 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α αναφέρει ότι μια νεοσύστατη επιχείρηση δεν είναι επιλέξιμη για ενισχύσεις διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, ακόμη και αν η αρχική της χρηματοοικονομική θέση είναι επισφαλής. Μια επιχείρηση καταρχήν θεωρείται νεοσύστατη για τα πρώτα τρία έτη μετά την έναρξη λειτουργίας στον σχετικό τομέα δραστηριοτήτων.

(98) Η ČSA συστάθηκε το 1923 και δεν μπορεί, συνεπώς, να θεωρηθεί νεοσύστατη επιχείρηση.

Επιχειρηματικός όμιλος

(99) Το σημείο 13 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α αναφέρει ότι μια επιχείρηση που ανήκει ή έχει εξαγοραστεί από ευρύτερο επιχειρηματικό όμιλο δεν είναι καταρχήν επιλέξιμη για ενισχύσεις διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι η εταιρεία έχει εγγενείς δυσχέρειες οι οποίες δεν έχουν προκύψει από την αυθαίρετη κατανομή των δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου και ότι οι δυσχέρειες αυτές είναι τόσο σοβαρές, ώστε να μην μπορούν να αντιμετωπιστούν από τον ίδιο τον όμιλο. Όταν μια προβληματική εταιρεία συστήνει μια θυγατρική, η θυγατρική αυτή μαζί με την προβληματική εταιρεία που την ελέγχει θα θεωρούνται όμιλος και μπορούν να λαμβάνουν ενισχύσεις σύμφωνα με τους όρους που ορίζονται στο σημείο 13 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

(100) Κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης το 2010, η ČSA αποτελούσε όμιλο με ορισμένες εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στους τομείς των εναέριων μεταφορών [1]. Από τους λογαριασμούς του ομίλου συνάγεται ότι η αεροπορική εταιρεία, παρά το γεγονός ότι ανήκε σε ένα μεγαλύτερο όμιλο εταιρειών, στην πραγματικότητα αντιπροσωπεύει το κυρίαρχο τμήμα του κύκλου εργασιών (94 %) και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει δυνατότητα κανένα άλλο μέλος του ομίλου να χρηματοδοτήσει την αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας. Επιπλέον, από τους λογαριασμούς συνάγεται ότι οι ζημίες της αεροπορικής εταιρείας είναι εγγενείς της ίδιας της αεροπορικής εταιρείας και, κατά συνέπεια, δεν μπορούν να αποδοθούν σε κανένα άλλο μέλος του ομίλου.

(101) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δυσκολίες της ČSA δεν είναι αποτέλεσμα μιας αυθαίρετης κατανομής δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου, αλλά οφείλονται κατ' εξοχήν στα χαμηλά έσοδα από την κύρια δραστηριότητά της. Οι δυσκολίες είναι τόσο σοβαρές που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν από τον ίδιο τον όμιλο, ιδίως διότι η θετική συνεισφορά από κερδοφόρες θυγατρικές είναι υπερβολικά μικρή για να αντισταθμίσει τις ζημίες από την κύρια δραστηριότητα της ČSA.

(102) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η σύσταση της ČAH (τέλη 2011/αρχές 2012), η οποία καταρχήν αποτελεί επιχειρηματικό όμιλο κατά την έννοια του σημείου 13 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, πραγματοποιήθηκε μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και μπορεί, συνεπώς, να θεωρηθεί ως μέρος της αναδιάρθρωσης η οποία δεν έχει επίπτωση στην επιλεξιμότητα για χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όλες οι επιχειρηματικές σχέσεις μεταξύ των μελών του ομίλου ČAH θα ασκούνται επί ίσοις όροις, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της τσεχικής νομοθεσίας [2], με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή καμία συνεισφορά στη διαδικασία αναδιάρθρωσης της ČSA από άλλα μέλη του ομίλου.

6.3.2. **Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας**

(103) Καταρχήν, σύμφωνα με το σημείο 35 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, το σχέδιο αναδιάρθρωσης, του οποίου η διάρκεια πρέπει να είναι όσο το δυνατό βραχύτερη, πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και να βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας.

(104) Σύμφωνα με το σημείο 36 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να περιγράφει τις περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης, έτσι ώστε να λαμβάνονται υπόψη η παρούσα κατάσταση καθώς και οι μελλοντικές προοπτικές, με προβλέψεις που αντικατοπτρίζουν την αισιόδοξη, απαισιόδοξη και ενδιάμεση εκδοχή.

(105) Το σχέδιο πρέπει να προβλέπει μια μεταστροφή της επιχείρησης η οποία να της παρέχει τη δυνατότητα να καλύπτει, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, όλα της τα έξοδα, περιλαμβανομένων των αποσβέσεων και των χρηματοοικονομικών δαπανών. Η προσδοκώμενη απόδοση των κεφαλαίων πρέπει να είναι τέτοια ώστε η αναδιαρθρωμένη επιχείρηση να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις (σημείο 37 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

[1] Αυτές ήταν: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 % ιδιοκτησία), ČSA Services, s.r.o. (100 % ιδιοκτησία), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 % ιδιοκτησία), Slovak Air Service, s.r.o. (100 % ιδιοκτησία), Czech Airlines Handling, s.r.o. και Czech Airlines Technics, a.s. (100 % ιδιοκτησία).

[2] Άρθρα 66α και 196α του νόμου αριθ. 513/1991 (Εμπορικός Κώδικας) και τμήμα 23 (7) του νόμου αριθ. 586/1992 (νόμος για τη φορολογία εισοδήματος).

(106) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ΣΑ, όπως συνοψίζεται στο τμήμα 2.3 ανωτέρω περιγράφει τις περιστάσεις που οδήγησαν στις δυσκολίες της επιχείρησης. Λαμβάνει υπόψη τις τρέχουσες και μελλοντικές προοπτικές στην κύρια αγορά δραστηριότητας της ČSA, συγκεκριμένα τις τακτικές εναέριες μεταφορές επιβατών και παρουσιάζει προβλέψεις που αντικατοπτρίζουν την αισιόδοξη, απαισιόδοξη και ενδιάμεση εκδοχή καθώς και τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της ČSA. Συνεπώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ΣΑ καλύπτει όλα τα επίσημα στοιχεία που απαιτούνται βάσει του σημείου 36 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

(107) Το τρέχον ΣΑ λαμβάνει ως παραδοχή ότι η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα θα έχει επιτευχθεί έως τον Ιούνιο του 2014. Η αναθεωρηθείσα περίοδος αναδιάρθρωσης των πέντε ετών είναι σχετικά μακρά. Εντούτοις, σύμφωνα με το σενάριο αναφοράς, η ČSA θα αποκομίσει κέρδη ήδη το 2013. Επίσης, τα περισσότερα από τα μέτρα αναδιάρθρωσης έχουν ήδη τεθεί σε εφαρμογή, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης προσωπικού της επιχείρησης και της παραγωγής της ίδιας συνεισφοράς. Οι τσεχικές αρχές έχουν αποδείξει ότι η στρατηγική στο ΣΑ έχει οριστεί για διάρκεια πέντε ετών μετά από προσεκτική εκτίμηση του συντομότερου χρονικού διαστήματος που απαιτείται για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της ČSA, λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανές μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ιδίως στον τομέα των εναέριων μεταφορών κατά την τρέχουσα οικονομική συγκυρία, η σταθεροποίηση των λειτουργικών και υπηρεσιακών επιδόσεων πρέπει να επιτευχθεί για να εξασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα ως στέρεη βάση για τη μελλοντική ανάπτυξη και όχι ως βραχυπρόθεσμη αντιστροφή της τάσης. Αυτό απαιτεί από τη φύση του διάρκεια αρκετών ετών. Η Επιτροπή επισημαίνει, ακόμη, ότι σε προηγούμενες περιπτώσεις έχει γίνει αποδεκτή περίοδος αναδιάρθρωσης πέντε ή περισσότερων ετών [1]. Συνεπώς, συνολικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πενταετής περίοδος αναδιάρθρωσης είναι αποδεκτή.

(108) Για να είναι δυνατή μια μεταστροφή για την ČSA, το ΣΑ προβλέπει σημαντικές μειώσεις του κόστους (ιδίως μέσω της μείωσης της ικανότητας και του προσωπικού και της μείωσης του στόλου της εταιρείας και του δικτύου) καθώς και ορισμένες πρωτοβουλίες εσόδων.

(109) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ČSA έχει μειώσει σημαντικά τον αριθμό των κυβερνητών αεροσκαφών και μελών πληρωμάτων καμπίνας: έχουν ήδη καταργηθεί περισσότερες από 1 000 θέσεις. Οι πρωτοβουλίες μείωσης του κόστους εκτιμάται ότι θα αποφέρουν καθαρά έσοδα [390–425] εκατ. CZK έως το τέλος του 2012. Τα έξοδα πωλήσεων ανά επιβάτη είχαν ήδη μειωθεί κατά [1,5–17]% το 2010.

(110) Η Επιτροπή επισημαίνει ακόμη ότι η μείωση τόσο του στόλου (κατά 40 %) και του δικτύου (κατά 18-20 %) εκτιμάται ότι θα αποφέρει αύξηση των εσόδων ανά ASK κατά [3,9-4,3]%. Συνεπώς, ο συντελεστής πληρότητας θέσεων θα βελτιωθεί σε [66-73]% με βάση το σενάριο αναφοράς. Η ανανέωση του στόλου καθώς και η αντικατάσταση των αεροσκαφών Boeing με Airbus θα συμβάλει στη μείωση του λειτουργικού κόστους των δαπανών συντήρησης που θα καταστήσει αποδοτικότερη την επιχειρηματική διαχείριση του στόλου. Η μείωση του δικτύου και του στόλου αναμένεται να παράγει καθαρά έσοδα [195-215] εκατ. CZK έως τα τέλη του 2012.

(111) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η ČSA εισήγαγε νέο σύστημα διαχείρισης εσόδων που αποσκοπεί σε αύξηση των εσόδων ανά ASK κατά [3-3,5]% το 2011. Σε συνδυασμό με έσοδα από πωλήσεις συνδεδεμένων ίδιων προϊόντων καθώς και προϊόντων τρίτων μερών, τα έσοδα από τη διαχείριση αναμένεται ότι θα συμβάλουν στην παραγωγή κερδών κατά [500-560] εκατ. CZK έως τα τέλη του 2012.

(112) Η Επιτροπή, με βάση τις γνώσεις για τον τομέα από άλλες υποθέσεις αναδιάρθρωσης αεροπορικών εταιρειών, θεωρεί ότι οι πρωτοβουλίες αυτές θα είναι ικανές, ώστε να μπορέσει η ČSA να μειώσει το κόστος της και να παράγει πρόσθετα έσοδα, προκειμένου να επιτύχει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας έως τον Ιούνιο του 2014.

(113) Τα αποτελέσματα της πρόβλεψης βασίζονται σε ρεαλιστικές παραδοχές, ιδίως τα ποσοστά ανάπτυξης, τον πληθωρισμό, τις τιμές των καυσίμων και τις ισοτιμίες USD/CZK. Στις παρατηρήσεις της για την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Τσεχική Δημοκρατία σχολίασε τις αμφιβολίες της Επιτροπής για τις υποκείμενες παραδοχές παρέχοντας περαιτέρω διευκρινίσεις, και συγκεκριμένα:

— Εκτός από την παράταση της αρχικής περιόδου αναδιάρθρωσης, η Τσεχική Δημοκρατία έχει επανεξετάσει τις προβλέψεις της για την πορεία αποκατάστασης της βιωσιμότητας, βασιζόμενη σε ένα αναθεωρημένο σενάριο αναφοράς αντί του βέλτιστου σεναρίου στο οποίο βασιζόταν το αρχικό σχέδιο. Η ČSA αποσκοπεί πλέον στην επίτευξη ROCE [1,7–1,85]% έως το 2014 αντί του [3–3,5]% στην αρχική έκδοση του ΣΑ.

— Η ČSA έχει μεταθέσει την παράδοση 7 αεροσκαφών από τα έτη 2013 και 2014 στο 2014 έως 2016. Επιβεβαιώνει ότι θα χρηματοδοτήσει την αγορά όλων αυτών των αεροσκαφών με χρηματοδότηση από την αγορά, χωρίς κρατική ενίσχυση.

— Η Τσεχική Δημοκρατία έχει επιβεβαιώσει ότι η ČSA εγκαταλείπει όλες τις ζημιογόνες δραστηριότητες.

(114) Η Επιτροπή επισημαίνει με θετικό πνεύμα ότι, μετά την έκδοση της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας, οι υποκείμενες παραδοχές για τους εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες έχουν αναθεωρηθεί, παραδείγματος χάρη με πρόβλεψη πιο αργού ρυθμού ανάπτυξης της ζήτησης το διάστημα 2010 έως 2013 και υψηλότερων τιμών των

[1] Βλ. αποφάσεις της Επιτροπής στις υποθέσεις *Austrian Airlines* (C 6/09), ΕΕ L 59 της 9.3.2010, σ. 1, αιτιολογική σκέψη 296 (εξαετής περίοδος αναδιάρθρωσης), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 τελικό, αιτιολογική σκέψη 217 (πενταετής περίοδος αναδιάρθρωσης) και *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 τελικό, αιτιολογική σκέψη 93 (πενταετής περίοδος αναδιάρθρωσης).

καυσίμων. Η αναθεώρηση και προσαρμογή ορισμένων βασικών παραδοχών οδήγησε στην αναθεώρηση χρηματοοικονομικών προβολών που έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του προβλεφθέντος κέρδους για το 2013 από [123-135] εκατ. CZK σε [68-75] εκατ. CZK. Οι προσαρμοσμένες παραδοχές αποτυπώνουν πλέον μια ρεαλιστικότερη και ασφαλή εικόνα της μελλοντικής ανάπτυξης της ČSA.

(115) Επιπλέον, η ČSA υπέβαλε ανάλυση σεναρίου που περιλαμβάνει, εκτός από τις προαναφερθείσες πλέον ρεαλιστικές παραδοχές (σενάριο αναφοράς), ένα αισιόδοξο και ένα απαισιόδοξο σενάριο με τροποποιημένες παραδοχές για διάφορους βασικούς δείκτες.

(116) Σύμφωνα με το σενάριο αναφοράς, η ČSA προβλέπει την επίτευξη θετικού περιθωρίου εκμετάλλευσης από το 2013. Ακόμη και με το απαισιόδοξο σενάριο, η ČSA θα επιτύγχανε αποδοτικότητα έως το 2014.

(117) Εντούτοις, ο δείκτης απόδοσης απασχολούμενου κεφαλαίου (ROCE) της εταιρείας θα επανέρχονταν μόνο σε χαμηλά επίπεδα (της τάξης 1,9-2,2]%) έως το 2015. Οι αποδόσεις αυτές είναι πολύ χαμηλές, αλλά κρίνονται ρεαλιστικές, εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ισοδύναμοι όμιλοι με την ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) παρουσίασαν ROCE μεταξύ [-1,2–-1]%–[5,4–6,3]% την περίοδο 2003 έως 2009. Ένας θετικός ROCE σε αυτό τον όμιλο επιτεύχθηκε μόνο από τη Lufthansa ([5,3–6]%), την British Airways ([4,9–5,7]%) και την AF-KLM ([2–2,3]%). Από την άλλη πλευρά, οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους πέτυχαν ROCE [5,5 – 6,5]–[15,5–17]% την περίοδο 2004-2007 ([1]).

(118) Ο επιδιωκόμενος ROCE της ČSA θα κυμανθεί σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό των αποδοτικότερων μεταφορέων χαμηλού κόστους ή των προαναφερόμενων μεγάλων σημαντικών μεταφορέων, οι οποίοι επωφελούνται από οικονομικές κλίμακας. Η ČSA με τον αναδιαρθρωμένο στόλο της (20-23 αεροσκάφη) εξακολουθεί να είναι ένας μικρός περιφερειακός συντελεστής, η μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του οποίου μπορεί να εξασφαλιστεί καλύτερα με την είσοδο ενός ιδιώτη επενδυτή.

(119) Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η Τσεχική Δημοκρατία ως ιδιοκτήτης της εταιρείας γνωρίζει καλά την κατάσταση και επιδιώκει έγκαιρη ιδιωτικοποίηση, αυτή η μετριοπαθής αποκατάσταση της βιωσιμότητας κρίνεται αποδεκτή. Επιπλέον, το γεγονός ότι η ČSA μπόρεσε να εξασφαλίσει ιδιωτική χρηματοδότηση για τη μίσθωση του νέου αεροσκάφους, αντί τραπεζικού δανείου με εγγύηση του κράτους, όπως είχε αρχικά προβλεφθεί, αποτελεί ένδειξη ότι οι αγορές πιστεύουν ότι είναι εφικτό να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της εταιρείας.

(120) Επιπλέον, η Επιτροπή αντιμετωπίζει θετικά το ότι η ČSA έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο στη διαδικασία αναδιάρθρωσής της μέχρι στιγμής και ότι η εφαρμογή των προβλεπόμενων πρωτοβουλιών είχε ήδη θετική επίπτωση στην ČSA το 2011: ενώ έχει διακοπεί το [15,5–17]% των πτήσεων σε ετήσια βάση, η ετήσια μείωση των εσόδων από εισιτήρια ήταν μόνο [8-9]%. Το πρώτο τρίμηνο του 2012 υπήρξε αύξηση [7,9-8,4]% του αριθμού των επιβατών η οποία είχε θετική επίπτωση στα έσοδα ανά διαθέσιμη χιλιομετρική θέση (RASK), η οποία αυξήθηκε κατά [12,5–14]%. Το 2011, η ČSA κατόρθωσε επίσης να μειώσει τα έξοδα τροφοδοσίας της κατά [115-130] εκατ. CZK και το μοναδιαίο κόστος ανά επιβάτη κατά [14,5-16]%. Λόγω της εφαρμογής μέτρων εξοικονόμησης κόστους, τα έξοδα που συνδέονται με τη χρησιμοποίηση του παγκόσμιου συστήματος διανομής μειώθηκαν κατά [68–75] εκατ. CZK το 2010 και [89–96] εκατ. CZK το 2011 σε ετήσια βάση.

(121) Η ČSA έχει ήδη εφαρμόσει την προβλεφθείσα μείωση προσωπικού και την πώληση στοιχείων ενεργητικού καθώς και την εκχώρηση των μη βασικών υπηρεσιών της σε θυγατρικές οι οποίες στη συνέχεια πωλήθηκαν στην ČAH.

(122) Λαμβάνοντας υπόψη τα σημαντικά μέτρα αναδιάρθρωσης που έχουν ληφθεί και την πρόοδο που έχει ήδη σημειωθεί, η Επιτροπή θεωρεί ότι το αναθεωρημένο ΣΑ θα επιτρέψει στην ČSA να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της σε εύλογο χρονικό διάστημα.

6.3.3. **Αποφυγή αδικαιολόγητης στρέβλωσης του ανταγωνισμού (αντισταθμιστικά μέτρα)**

(123) Δεύτερον, σύμφωνα με το σημείο 38 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, τα αντισταθμιστικά μέτρα πρέπει να λαμβάνονται για να διασφαλιστεί ότι θα περιοριστούν στο ελάχιστο δυνατό τα αποτελέσματα της ενίσχυσης που αλλοιώνουν τις συναλλαγές. Τα μέτρα αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν εκποιήσεις στοιχείων ενεργητικού, μειώσεις της ικανότητας ή παρουσίας στην αγορά και μείωση των εμποδίων εισόδου στην αγορά (σημείο 30 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(124) Ως προς αυτό, η διακοπή ζημιογόνων δραστηριοτήτων που θα ήταν σε κάθε περίπτωση αναγκαία για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας δεν θα θεωρείται μείωση ικανότητας ή παρουσίας στην αγορά για τους σκοπούς της εκτίμησης των αντισταθμιστικών μέτρων (σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(125) Η ČSA προτείνει τα ακόλουθα αντισταθμιστικά μέτρα:

— μείωση ικανότητας·

— παραίτηση από χρονοθυρίδες σε συντονισμένα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, περιλαμβανομένης της πώλησης χρονοθυρίδων στο London-Heathrow,

— πώληση στοιχείων ενεργητικού.

(126) Στην απόφασή της για την κίνηση διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες αναφορικά με ορισμένα αντισταθμιστικά μέτρα που πρότεινε η ČSA, από την άποψη ότι αυτά κρίθηκαν απλά μέτρα βιωσιμότητας. Η Τσεχική Δημοκρατία έχει διευκρινίσει αυτό το σημείο και παρουσίασε αιτιολόγηση που αποδεικνύει τη συνάφεια των προαναφερθέντων μέτρων.

([1]) Μελέτη αγοράς που συνέταξε η Boston Consulting Group.

Μείωση ικανότητας

(127) Η ČSA έχει προγραμματίσει να μειώσει τον στόλο της κατά 50 %, γεγονός που θα έχει επίπτωση στο δίκτυο δρομολογίων. Η συνολική ικανότητα της εταιρείας το 2009 ήταν [8-9] δισ. ASK. Κατά τη λήξη της διαδικασίας αναδιάρθρωσης, η ČSA σχεδιάζει να παρέχει [6,2-7] δισ. ASK, δηλ. το δίκτυο θα μειωθεί κατά [2-2,2] δισ. ASK (ποσοστό [20–25]%).

(128) Η ČSA έχει επίσης συμφωνήσει ότι τα άλλα μέτρα θα πρέπει απλώς να θεωρούνται μέτρα βιωσιμότητας, όπως η απόφαση για την ακύρωση των δρομολογίων προς Νέα Υόρκη και Τορόντο. Η απόφαση αυτή ελήφθη από το διοικητικό συμβούλιο της ČSA τον Ιούλιο του 2009 (πριν την έναρξη της περιόδου αναδιάρθρωσης). Η διακοπή των πτήσεων υλοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 2009. Εντούτοις, το γεγονός ότι η ČSA έλαβε την απόφαση να διακόψει τα δρομολόγια πριν την έναρξη της περιόδου αναδιάρθρωσης αποτελεί ένδειξη ότι αυτή η επιχειρηματική απόφαση ελήφθη με στόχο τη βελτίωση της βιωσιμότητας της αεροπορικής εταιρείας, παρά με στόχο να περιοριστούν στο ελάχιστο οι στρεβλωτικές επιπτώσεις της κρατικής ενίσχυσης στις συνθήκες των συναλλαγών.

(129) Στο αναθεωρημένο της ΣΑ, η ČSA προτείνει ως αντισταθμιστικά μέτρα την κατάργηση έξι αποδοτικών δρομολογίων [1] και τη μείωση της ικανότητας ASK πρόσθετων 10 αποδοτικών δρομολογίων. [2] Η διακοπή δρομολογίων και η προταθείσα μείωση ικανότητας θα επιφέρει μείωση της προσφερόμενης ικανότητας κατά [900–1 000] εκατ. ASK, που αντιστοιχεί σε μείωση ικανότητας [10–11]% [3] των τακτικών δρομολογίων σε σύγκριση με το 2009. Η ČSA έχει επιβεβαιώσει ότι θα διατηρήσει τη μειωμένη ικανότητα που προσφέρεται ως αντισταθμιστικό μέτρο μέχρι το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(130) Δρομολόγια θεωρούνται αποδοτικά εάν είχαν θετικό συνεισφορά C1 στα κέρδη το 2009. Η συνεισφορά C1 λαμβάνει υπόψη το κόστος πτήσεων, επιβατών και διανομής, (δηλ. τα μεταβλητά στοιχεία του κόστους) που συνδέονται με το κάθε επιμέρους αεροπορικό δρομολόγιο. Υπολογίζεται ως (έσοδα δρομολογίου-μεταβλητό κόστος δρομολογίου)/έσοδα δρομολογίου. Συνεπώς, όλα τα δρομολόγια τα οποία έχουν θετική συνεισφορά C1 παράγουν επαρκή έσοδα όχι μόνο για να καλυφθούν τα μεταβλητά στοιχεία του κόστους ενός δρομολογίου, αλλά και για να συμβάλουν στην κάλυψη πάγιων εξόδων της εταιρείας.

(131) Κατά την άποψη της Επιτροπής, το περιθώριο συνεισφοράς C1 φαίνεται να είναι το κατάλληλο, εφόσον λαμβάνει υπόψη όλα τα στοιχεία κόστους που συνδέονται άμεσα με το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι παρόμοιο περιθώριο έχει γίνει αποδεκτό σε συγκρίσιμη υπόθεση [4].

(132) Όσον αφορά το επιχείρημα του τρίτου μέρους (ΤΜ) που ισχυρίζεται ότι η ČSA άνοιξε νέα ζημιογόνα δρομολόγια, όπως το δρομολόγιο Πράγα-Abu Dhabi, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τη διευκρίνιση που έδωσαν οι τσεχικές αρχές, το δρομολόγιο αυτό είναι πτήση κοινού κωδικού που εκτελείται σε συνεργασία με την Etihad Airways. Σε κάθε περίπτωση, αν και θα μπορούσαν να ανοίξουν νέα δρομολόγια, η ČSA έχει αναλάβει τη δέσμευση να μειώσει το συνολικό δίκτυό της κατά [20-25]% (σε ASK) και να διατηρήσει αυτό το μειωμένο δίκτυο μέχρι το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η ČSA προσφέρθηκε να καταργήσει ή να μειώσει την ικανότητά της σε 16 κερδοφόρα δρομολόγια, ώστε να αποζημιώσει τους ανταγωνιστές της.

Παραίτηση από χρονοθυρίδες σε συντονισμένους ευρωπαϊκούς αερολιμένες

(133) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι αλλαγές στο δίκτυο θα έχουν ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη ορισμένων χρονοθυρίδων της ČSA σε συντονισμένους αερολιμένες [5]. Η παραίτηση από χρονοθυρίδες θα επιτρέψει σε ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρείες να αυξήσουν την ικανότητά τους στους εν λόγω συντονισμένους αερολιμένες (ανεξάρτητα αν το δρομολόγιο καθαυτό έχει διακοπεί) και, συνεπώς, αντιπροσωπεύει μείωση των εμποδίων εισόδου στην αγορά προς όφελος των ανταγωνιστών της ČSA.

Πώληση στοιχείων ενεργητικού

(134) Επιπλέον, η ČSA ισχυρίζεται ότι η πώληση μη ζημιογόνων στοιχείων ενεργητικού, όπως η πώληση χρονομερίδων στον αερολιμένα London-Heathrow (βλ. αιτιολογική σκέψη (47)) και 15 αεροσκαφών (βλ. αιτιολογική σκέψη (48)), καθώς και η πώληση της επιχείρησής της αφορολογήτων ειδών (βλ. αιτιολογική σκέψη (46)) και η πώληση θυγατρικών στην ČAH (βλ. αιτιολογική σκέψη (53)) θα πρέπει επίσης να θεωρηθούν αντισταθμιστικό μέτρο. Εντούτοις, δεδομένου του γεγονότος ότι τα αντισταθμιστικά μέτρα πρέπει να υλοποιούνται ιδίως στην αγορά στην οποία η εταιρεία θα κατέχει σημαντικό μερίδιο αγοράς μετά την αναδιάρθρωση, έχουν συνάφεια μόνο τα μέτρα που σχετίζονται με την αγορά υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών.

(135) Συνεπώς, εκτός από τη μείωση ικανότητας κατά [10–11]% σε αποδοτικά δρομολόγια και την παραίτηση από χρονοθυρίδες σε συντονισμένους αερολιμένες, μόνο η πώληση χρονομερίδων στον αερολιμένα London-Heathrow και 15 αεροσκαφών μπορούν να θεωρηθούν ως κατάλληλα αντισταθμιστικά μέτρα, ενώ η πώληση της δραστηριότητας αφορολογήτων ειδών και η πώληση θυγατρικών της ČSA στην ČAH δεν μπορούν να θεωρηθούν αντισταθμιστικά μέτρα, διότι δεν επηρεάζουν τη θέση της ČSA στην κύρια αγορά της.

Καταλληλότητα των προταθέντων αντισταθμιστικών μέτρων

(136) Κατά την εκτίμηση αν τα αντισταθμιστικά μέτρα είναι κατάλληλα, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τη διάρθρωση της αγοράς και τους όρους ανταγωνισμού για να εξασφαλίσει ότι κανένα παρόμοιο μέτρο δεν έχει ως αποτέλεσμα την επιδείνωση της διάρθρωσης της αγοράς (σημείο 39 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(1) […].
(2) […].
(3) Καθαρή μείωση χωρίς την κατάργηση ζημιογόνων δρομολογίων που είναι αναγκαία για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας, λαμβάνοντας επίσης υπόψη την προβλεφθείσα επέκταση ικανότητας μεταξύ οικονομικού έτους (ΟΕ) 2010 και ΟΕ 2013
(4) Βλ απόφαση Επιτροπής στην υπόθεση *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 τελικό, αιτιολογική σκέψη 111.
(5) Οι περισσότερες από αυτές τις χρονοθυρίδες είναι σε συντονισμένους αερολιμένες (αερολιμένες στους οποίους οι χρονοθυρίδες κατανέμονται από έναν συντονιστή βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

(137) Τα αντισταθμιστικά μέτρα πρέπει να είναι αναλογικά με τις στρεβλωτικές επιπτώσεις της ενίσχυσης και, ιδίως, το μέγεθος και τη σχετική σημασία της εταιρείας στην αγορά ή τις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται. Ο βαθμός μείωσης πρέπει να αποφασίζεται για κάθε περίπτωση χωριστά (σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(138) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μολονότι η ČSA εξακολουθεί να κατέχει ηγετική θέση στην τσεχική αγορά αεροπορικών μεταφορών, το μερίδιο της ČSA στο σύνολο της παραγωγικής ικανότητας και αποτελέσματος του ευρωπαϊκού κλάδου αερομεταφορών (σε όρους αριθμού επιβατών) ανέρχεται μόλις σε 1-2 %. Για έναν σχετικά μικρό αερομεταφορέα όπως η ČSA, περαιτέρω μείωση του στόλου της θα μπορούσε να έχει αρνητική επίπτωση στη βιωσιμότητά της, χωρίς να προσφέρει στους ανταγωνιστές της πραγματικές ευκαιρίες στην αγορά.

(139) Όσον αφορά το σημαντικότερο μέρος της ίδιας εισφοράς, τη μείωση ικανότητας, η Επιτροπή θεωρεί ότι μια μείωση της τάξης του [10–11]% είναι επαρκής, ιδίως σε σύγκριση με άλλες υποθέσεις αναδιάρθρωσης αεροπορικών εταιρειών [1].

(140) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα προαναφερθέντα αντισταθμιστικά μέτρα είναι επαρκή βάσει των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α για να εξασφαλιστεί ότι οι δυσμενείς επιπτώσεις στις συνθήκες ανταγωνισμού περιορίζονται στο ελάχιστο δυνατό.

6.3.4. **Ενίσχυση περιοριζόμενη στο ελάχιστο (ίδια συνεισφορά)**

(141) Τρίτον, σύμφωνα με το σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, για να περιοριστεί το ποσό της ενίσχυσης στο απολύτως ελάχιστο των εξόδων αναδιάρθρωσης, είναι αναγκαία η σημαντική συνεισφορά δικαιούχου με ίδιους πόρους στην αναδιάρθρωση. Αυτή μπορεί να περιλαμβάνει την πώληση στοιχείων ενεργητικού που δεν έχουν καθοριστική σημασία για την επιβίωση της εταιρείας, ή εξωτερική χρηματοδότηση με όρους της αγοράς.

(142) Για τις μεγάλες επιχειρήσεις, η Επιτροπή συνήθως θεωρεί ικανοποιητική συνεισφορά τουλάχιστον κατά 50 % στα έξοδα αναδιάρθρωσης. Σε έκτακτες περιστάσεις και σε περιπτώσεις ιδιαίτερης δυσκολίας, ωστόσο, η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί χαμηλότερο ποσοστό συνεισφοράς (σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(143) Η ίδια συνεισφορά πρέπει να είναι πραγματική, δηλ. ουσιαστική, αποκλείοντας κάθε μελλοντικά προσδοκώμενα κέρδη, όπως οι ταμειακές εισροές (σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α). Εγγενώς η ίδια συνεισφορά δεν πρέπει να περιέχει κανένα πρόσθετο στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

(144) Με βάση το συνολικό κόστος αναδιάρθρωσης ύψους [8 900–10 500] εκατ. CZK, η προταθείσα ίδια συνεισφορά της ČSA αποτελείται από

— ιδιωτικό τραπεζικό δάνειο της Komerční banka ([125–140] εκατ. CZK) και

— πώληση στοιχείων ενεργητικού (γηπέδων, ακινήτων, αεροσκαφών και θυγατρικών) [2].

(145) Η προταθείσα από τις τσεχικές αρχές ίδια συνεισφορά της ČSA θα αντιπροσώπευε το [70-80]% του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ČSA έχει συνάψει ιδιωτική συμφωνία χρηματοδοτικής μίσθωσης αεροσκάφους ([25–30] εκατ. USD) που μπορεί επίσης να θεωρηθεί ως ίδια συνεισφορά.

Χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκάφους

(146) Η ČSA μπόρεσε να συνάψει ιδιωτική συμφωνία χρηματοδότησης για την αγορά ενός αεροσκάφους Airbus A319 και δύο κινητήρων τον Μάιο του 2011. Η χρηματοδοτική μίσθωση παρέχεται με τους όρους της αγοράς από […]. Η συμφωνία χρηματοδοτικής μίσθωσης αντιστοιχεί σε δάνειο ύψους [25–30] εκατ. CZK (περίπου [520–600] εκατ. CZK, ή [5,3–5,9]% του κόστους αναδιάρθρωσης).

(147) Η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης προβλέπει τη χρησιμοποίηση του παρεχόμενου στην ČSA αεροσκάφους με χρηματοδοτική μίσθωση για περίοδο 10 ετών. Με την καταβολή όλων των δόσεων συνολικά, η ČSA θα αποκτήσει την ιδιοκτησία του αεροσκάφους. Εκτός από την προκαταβολή του [29-33]% της τιμής του αεροσκάφους, η ČSA θα καταβάλει τριμηνιαίες πληρωμές στον εκμισθωτή, οι οποίες υπολογίζονται με βάση την τιμή του αεροσκάφους συν το ισοδύναμο των τόκων του δανείου που χορήγησε η τράπεζα στην εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης (με διατραπεζικό επιτόκιο Λονδίνου (LIBOR) τριών μηνών συν περιθώριο). Η καταβολή των δόσεων (ή μάλλον η αποπληρωμή του χορηγηθέντος από την […] δανείου στην εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης) θα διασφαλίζεται ιδίως με ενεχυρίαση του αεροσκάφους υπέρ της τράπεζας για τη διάρκεια της χρηματοδοτικής μίσθωσης.

(148) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συμφωνία χρηματοδοτικής μίσθωσης αποδεικνύει ότι η ČSA ήταν ήδη σε θέση να λάβει εξωτερική χρηματοδότηση με τους όρους της αγοράς χωρίς ενίσχυση από τις τσεχικές αρχές. Η χρηματοδότηση αυτή αποδεικνύει ότι η αγορά πιστεύει ότι είναι εφικτή η προβλεπόμενη αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρηματοδοτική μίσθωση ύψους [520-600] εκατ. CZK αποτελεί μέρος της ίδιας συνεισφοράς.

[1] Στην υπόθεση Air Malta (απόφαση της Επιτροπής SA.33015, C(2012) 4198 τελικό) η μείωση της ικανότητας των κερδοφόρων δρομολογίων ανήλθε σε 5 %. Σε προηγούμενες αποφάσεις για αναδιαρθρώσεις αεροπορικών εταιρειών, τα αντισταθμιστικά μέτρα που έγιναν αποδεκτά αφορούσαν τη συνολική μείωση ικανότητας - Austrian Airlines: 15 % (απόφαση της Επιτροπής C 6/2009, ΕΕ L 59 της 9.3.2010, σ. 1, αιτιολογική σκέψη 323), LTU: 28 % (απόφαση της Επιτροπής N 428/2002, ΕΕ C 148 της 25.6.2003), ή μείωση μεριδίου αγοράς– Cyprus Airways: 3 % (απόφαση της Επιτροπής C10/2006, ΕΕ L 49 της 22.2.2008, σ. 25, αιτιολογική σκέψη129).

[2] Αναλυτικότερα βλ. πίνακα 5.

Δάνειο ιδιωτικής τράπεζας της Komerční banka

(149) Το προταθέν δάνειο που χορήγησε η Komerční banka συνίσταται σε πιστωτικό όριο βάσει συμφωνίας πλαισίου. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συμφωνία πλαίσιο για τη χορήγηση πιστωτικού ορίου ύψους [480–540] εκατ. CZK είχε ήδη συναφθεί στις 31 Μαρτίου 2009 και ότι, λόγω της επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασης της ČSA, το πιστωτικό όριο μειώθηκε με μεταγενέστερες τροποποιήσεις της συμφωνίας πλαισίου. Η τελευταία τροπολογία της συμφωνίας πλαισίου του Δεκεμβρίου 2009 προέβλεπε πιστωτικό όριο μόνο [200–220] εκατ. CZK έως τις 30 Ιουνίου 2010. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η προταθείσα ίδια συνεισφορά ύψους [125–140] εκατ. CZK είναι το τελευταίο υπόλοιπο αυτού του πιστωτικού ορίου.

(150) Η ίδια συνεισφορά πρέπει να αποδεικνύει ότι η αγορά πιστεύει ότι είναι εφικτή η προβλεπόμενη αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Εφόσον η σχετική συμφωνία δανειοδότησης συνάφθηκε πολύ πριν την έναρξη της περιόδου αναδιάρθρωσης και δεδομένου του γεγονότος ότι η Komerční banka μείωσε διαδοχικά το πιστωτικό όριο, η Επιτροπή δεν αποδέχεται αυτό το ιδιωτικό δάνειο ως ίδια συνεισφορά βάσει του σημείου 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

Πώληση στοιχείων ενεργητικού

(151) Οι πωλήσεις στοιχείων ενεργητικού μπορούν να χωριστούν σε τρεις ομάδες: (i) πωλήσεις σε ιδιωτικούς φορείς της αγοράς, (ii) πωλήσεις ακίνητων περιουσιακών στοιχείων στην Prague Airport, και (iii) πωλήσεις θυγατρικών στο τσεχικό κράτος (ČAH).

(i) Πωλήσεις σε ιδιωτικούς φορείς της αγοράς

(152) Μέρος αυτών των πωλήσεων πραγματοποιήθηκε βάσει ανοικτού, διαφανούς και χωρίς όρους διαγωνισμού, όπως η πώληση της επιχείρησης αφορολογήτων ειδών και η πώληση της Slovak Air Services, s.r.o.. Ένα άλλο μέρος πωλήθηκε μετά από χωριστές διαπραγματεύσεις σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, όπως η πώληση του αεροσκάφους και χρονοθυρίδων στον αερολιμένα London-Heathrow σε διάφορες αεροπορικές εταιρείες και στη British Airways. Οι πωλήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν τον Ιούλιο του 2010 και απέφεραν [3-3,5] δισ. CZK ([31–35]% του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης).

(153) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτό το μέρος της ίδιας συνεισφοράς στο κόστος αναδιάρθρωσης προέρχεται πράγματι από ίδιους πόρους της επιχείρησης και είναι πραγματικό και αυθεντικό, όπως απαιτεί το σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Συνεπώς, η Επιτροπή αποδέχεται τα εν λόγω έσοδα ως ίδια συνεισφορά.

(ii) Πώληση στην Prague Airport

(154) Η έκταση και τα περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται στην περίμετρο του αερολιμένα Prague-Ruzyně πωλήθηκαν στην Prague Airport στις 9 Δεκεμβρίου 2009, 2 Φεβρουαρίου 2010 και 13 Μαΐου 2010. Η πώληση αυτών των στοιχείων ενεργητικού απέφερε ποσό [1 620–1 850] εκατ. CZK ([15–17]% του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης).

(155) Η Τσεχική Δημοκρατία έθεσε σε εφαρμογή νόμο σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς του αερολιμένα Prague-Ruzyně βάσει του οποίου όλη η έκταση και τα περιουσιακά στοιχεία στην περίμετρο του αερολιμένα Prague-Ruzyně πρέπει να ανήκουν στην ιδιοκτησία κρατικής εταιρείας λόγω της στρατηγικής σημασίας τους. Σύμφωνα με τις τσεχικές αρχές, τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία έχουν στρατηγική σημασία για τον αερολιμένα Prague-Ruzyně ενόψει της κατασκευής σε αυτό νέου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης

(156) Όλα τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία πωλήθηκαν σε τιμή που καθορίστηκε βάσει εκθέσεων αποτίμησης που συνέταξαν ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες από την Τσεχική Δημοκρατία [1] πριν πραγματοποιηθούν οι αντίστοιχες πράξεις. Η Επιτροπή ανέλυσε τις υποβληθείσες εκθέσεις αποτίμησης και έκρινε ότι είναι επαρκώς ασφαλείς. Οι αποτιμήσεις δεν παρέχουν κανένα λόγο αμφιβολίας, εφόσον δεν διαπιστώθηκε κανένα σφάλμα, εφαρμόστηκαν αποδεκτές μεθοδολογίες και οι εκτιμήσεις βασίζονται σε αξιόπιστες παραδοχές. Η Επιτροπή επισημαίνει ακόμη ότι οι εκθέσεις εκτίμησης συντάχθηκαν πριν την πραγματοποίηση των αντίστοιχων πράξεων και δεν λαμβάνουν υπόψη τη θέση του κράτους ως μοναδικού πιθανού αγοραστή. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα αποτελέσματα των εν λόγω εκθέσεων αποτίμησης αποτελούν σωστή βάση για τον υπολογισμό ρεαλιστικών αγοραίων τιμών των στοιχείων ενεργητικού.

(157) Η έκθεση αποτίμησης δεν έλαβε υπόψη κανένα ενέχυρο ή άλλες μορφές βαρών. Ως προς τα ενέχυρα, ιδίως για την εξασφάλιση του δανείου της Osinek, οι τσεχικές αρχές έχουν επιβεβαιώσει ότι όλες οι υποθήκες ήρθησαν πριν την πραγματοποίηση των πωλήσεων. Σε δύο από τις τρεις συμβάσεις πώλησης, της 9ης Δεκεμβρίου 2009 και της 2ας Φεβρουαρίου 2010, τα μέρη συμφωνούν ότι το ακίνητο θα μεταβιβαστεί χωρίς βάρη. Μόνο η τρίτη σύμβαση, της 13ης Μαΐου 2010, περιέχει διάταξη βάσει της οποίας το μεταβιβασθέν ακίνητο περιέχει βάρη και δουλείες που είναι εγγεγραμμένα στο κτηματολόγιο. Τα σχετικά βάρη είναι τα ακόλουθα:

α) δουλεία υπέρ της Prague Airport για τη χρήση μετασχηματιστών και σημείων διανομής (στο γήπεδο αριθ. 2587)·

β) δουλεία υπέρ της ČSA για τη χρήση του γηπέδου για λειτουργικούς σκοπούς (γήπεδο αριθ. 2588/3)·

γ) δουλεία υπέρ της PREdistribuce, a.s. για τη συντήρηση καλωδιακού δικτύου και το δικαίωμα εισόδου στο ακίνητο (γήπεδο αριθ. 2586/1).

[1] Οι εμπειρογνώμονες αυτοί (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. και PROSCON, s.r.o.) είναι εγγεγραμμένοι στο Μητρώο Εμπειρογνωμόνων που διατηρεί το Υπουργείο Δικαιοσύνης της Τσεχικής Δημοκρατίας και έχουν εμπειρία στον τομέα της αποτίμησης περιουσιακών στοιχείων.

(158) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα βάρη και οι δουλείες μπορούν καταρχήν να μειώσουν την αξία ακίνητης περιουσίας. Εντούτοις, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η δουλεία του σημείου α) στην αιτιολογική σκέψη 156 έπαψε να υφίσταται κατά τον χρόνο μεταβίβασης του ακινήτου, εφόσον η δουλεία ήταν προς όφελος του ίδιου του αγοραστή. Οι τσεχικές αρχές έχουν επιβεβαιώσει ότι η δουλεία που αναφέρεται στο σημείο β) της αιτιολογικής σκέψης 156 δεν υφίστατο πλέον κατά τον χρόνο μεταβίβασης του ακινήτου. Η τρίτη δουλεία, που αναφέρεται στο σημείο γ) της αιτιολογικής σκέψης 156, εξακολουθεί να ισχύει, αλλά η δουλεία αυτή είναι ένας από τους όρους σύνδεσης του αερολιμένα της Πράγας με το δίκτυο διανομής ηλεκτρισμού που εκμεταλλεύεται η PREdistribuce, a.s.

(159) Λόγω του ζωτικού χαρακτήρα της μοναδικής δουλείας που μεταβιβάστηκε μαζί με το ακίνητο, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι προαναφερθείσες δουλείες δεν είχαν επίπτωση στην αξία των εκποιηθέντων στοιχείων ενεργητικού.

(160) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή δέχεται ότι τα έσοδα από την πώληση γης που ανέρχονται σε [1 620–1 850] εκατ. CZK αποτελούν ίδια συνεισφορά.

(iii) Πώληση θυγατρικών στην ČAH

(161) Ένα άλλο μέρος των πωλήσεων του κράτους συνίσταται στην πώληση των θυγατρικών της ČSA στην ČAH. Οι θυγατρικές αυτές ήταν HCA (CZK [500–580] εκατ.)· Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] εκατ. CZK)· ČSA Services, s.r.o. ([25–28] εκατ. CZK) και Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] δισ. CZK). Η συνολική αξία αυτών των πωλήσεων ανέρχεται σε [2,35–2,6] δισ. CZK ([24–26]% του συνόλου του κόστους αναδιάρθρωσης).

(162) Οι τιμές των πωλήσεων καθορίστηκαν βάσει εκθέσεων αποτίμησης της Deloitte Advisory, s.r.o. και Pricewaterhouse-Coopers Česká republika, s.r.o. που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 53. Η Επιτροπή ανέλυσε τις υποβληθείσες εκθέσεις αποτίμησης και έκρινε ότι είναι επαρκώς ασφαλείς. Οι αποτιμήσεις δεν παρέχουν κανένα λόγο αμφιβολίας, εφόσον δεν διαπιστώθηκε κανένα σφάλμα, εφαρμόστηκαν αποδεκτές μεθοδολογίες και οι εκτιμήσεις βασίζονται σε αξιόπιστες παραδοχές. Η Επιτροπή επισημαίνει ακόμη ότι οι εκθέσεις εκτίμησης συντάχθηκαν πριν την πραγματοποίηση των αντίστοιχων πράξεων και δεν λαμβάνουν υπόψη τη θέση του κράτους ως μοναδικού πιθανού αγοραστή. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα αποτελέσματα των εν λόγω εκθέσεων αποτίμησης αποτελούν σωστή βάση για τον υπολογισμό ρεαλιστικών αγοραίων τιμών των στοιχείων ενεργητικού.

(163) Η σύσταση της ČAH αποτελούσε και τον στόχο των παρατηρήσεων του ανταγωνιστή, ο οποίος ανέφερε ότι σκοπός μιας παρόμοιας διάρθρωσης ήταν αποκλειστικά να αποκτήσει η ČSA πρόσθετα κεφάλαια. Εντούτοις, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Τσεχική Δημοκρατία δήλωσε ότι οι λόγοι σύστασης της ČAH δεν είναι η απλή μεταφορά κεφαλαίων στην ČSA. Ο βασικός στόχος της ČAH είναι να καταστήσει τις κρατικές επιχειρήσεις περισσότερο ελκυστικές για δυνητικούς επενδυτές. Με την τρέχουσα διάρθρωση της ČAH, θα είναι πράγματι ευκολότερη η ιδιωτικοποίηση μεμονωμένων θυγατρικών της ČSA σε διαφορετικούς επενδυτές χωριστά. Επιπλέον, η σύσταση της ČAH θα εξασφάλιζε ανταγωνιστική τιμολόγηση των υπηρεσιών εντός του ομίλου και θα αποτελούσε κίνητρο κερδοφορίας για όλες τις θυγατρικές καθώς και για τον προσανατολισμό τους προς εξωτερικούς πελάτες.

(164) Τέλος, η σύσταση της ČAH με τη σημερινή μορφή της εγκρίθηκε από την τσεχική αρχή ανταγωνισμού (με ανάληψη δεσμεύσεων) και οι πωλήσεις των θυγατρικών πραγματοποιήθηκαν με βάση τις προαναφερθείσες εκθέσεις αποτίμησης.

(165) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συνολική ίδια συνεισφορά, συμπεριλαμβανομένων των πωλήσεων των θυγατρικών, ανερχόταν στο [78–85]% του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης. Στην παρούσα περίπτωση, ωστόσο, δεν είναι αναγκαίο να ληφθεί υπόψη αυτό το μέτρο, διότι, ακόμη και χωρίς αυτήν, η ČSA έχει καταβάλει επαρκή ίδια συνεισφορά για να καλύψει το κόστος αναδιάρθρωσής της (που αποτελείται από την πώληση σε ιδιωτικούς φορείς της αγοράς, την πώληση γηπέδου και περιουσιακών στοιχείων στην κρατική Prague Airport και την εκμίσθωση αεροσκάφους), που ανέρχεται σε [5,.2–5,8] δισ. CZK ή το [55–60]% του κόστους αναδιάρθρωσης ([1]).

(166) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι έχουν τηρηθεί οι απαιτήσεις του σημείου 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α και, συνεπώς, το ποσό της ενίσχυσης περιορίζεται στο αυστηρά ελάχιστο του αναγκαίου κόστους αναδιάρθρωσης.

6.3.5. **Η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης**

(167) Τέλος, η ενίσχυση πρέπει να τηρεί τον όρο ότι είναι εφάπαξ ενίσχυση. Το σημείο 72 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α προβλέπει ότι μια επιχείρηση που έχει λάβει ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης τα τελευταία δέκα έτη δεν είναι επιλέξιμη για ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης.

(168) Στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες αν το δάνειο της Osinek ενείχε στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Εντούτοις, στην τελική της απόφαση

([1]) Το στοιχείο ενίσχυσης στην κοινοποιηθείσα ενίσχυση είναι 2 500 εκατ. CZK. Η χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκάφους [520–600] εκατ. CZK), η πώληση σε ιδιωτικούς φορείς της αφοράς ([3–3,5] δισ. CZK) και η πώληση γης και ακινήτων στο κράτος ([1,62–1,85] δισ. CZK) ανήλθαν συνολικά σε [5,2–5,8] δισ. CZK. Ως εκ τούτου, ακόμη και αν η πώληση θυγατρικών στην ČAH θεωρούνταν ενίσχυση, το στοιχείο της ενίσχυσης θα ανερχόταν σε [4,5–5] δισ. CZK (2 500 δισ. CZK συν [2,35–2,6] δισ. CZK). Αυτό το στοιχείο της ενίσχυσης είναι χαμηλότερο από το ποσό της ίδιας συνεισφοράς ([5,2–5,8] δισ. CZK), το οποίο συνεπώς θα κάλυπτε ποσοστό άνω του 50 % του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης ύψους [8,9–10,5] δισ. CZK.

στην υπόθεση SA.29864 – πιθανή ύπαρξη στοιχείων κρατικής ενίσχυσης σε δάνειο που χορήγησε η Osinek, a.s. – η Επιτροπή έκρινε ότι το δάνειο Osinek δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και, ακόμη και αν συνιστούσε, αυτή θα ήταν συμβιβάσιμη με τη ΣΛΕΕ ([1]). Επιπλέον, οι τσεχικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η ČSA δεν έλαβε καμία ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης τα τελευταία 10 έτη. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι τηρείται η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

6.3.6. **Άλλα ζητήματα πιθανής κρατικής ενίσχυσης**

(169) Κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, ορισμένα τρίτα μέρη έθεσαν πρόσθετα ζητήματα πιθανής κρατικής ενίσχυσης που αφορούν συγκεκριμένα την πώληση της HCA, τη διασταυρούμενη χρηματοδότηση της αμοιβής του διευθύνοντος συμβούλου της ČSA από την Prague Airport, και την πιθανή παραχώρηση πλεονεκτήματος στην ČSA με την εκτέλεση του δρομολογίου Πράγα-Τελ Αβίβ.

Πώληση της HCA

(170) Στις παρατηρήσεις της, η TS ισχυρίστηκε ότι η ČSA χρησιμοποίησε την κρατική ενίσχυση που έλαβε για να επεκτείνει τη δραστηριότητά της στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων (που εκτελούνται από τη θυγατρική της HCA), η οποία θα πρόσφερε πτήσεις με τιμή κατά 20 % χαμηλότερη από τις πάγιες τιμές της αγοράς.

(171) Η Επιτροπή ζήτησε αναλυτικά στοιχεία όσον αφορά την πώληση και τη μελλοντική λειτουργία της HCA. Η Τσεχική Δημοκρατία διευκρίνισε ότι δεν παρασχέθηκε κανένα αεροσκάφος στην HCA κατά τη μεταβίβαση της δραστηριότητας μεταφοράς με ναυλωμένες πτήσεις και επιβεβαίωσε ότι όλες οι μισθώσεις αεροσκαφών είναι σύμφωνες με τους όρους της αγοράς, είτε βάσει εκτίμησης εμπειρογνώμονα για την τιμή μεταβίβασης ([2]) είτε των συντελεστών χρηματοδοτικής μίσθωσης που ορίζονται με βάση το Lease Rate Digest που δημοσιεύει ο Διεθνής Οργανισμός Αεροπλοΐας ([3]), ο οποίος ειδικεύεται σε εκτιμήσεις των τιμών της αγοράς για χρηματοδοτικές μισθώσεις για συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών και ετών κατασκευής.

(172) Αναφορικά με τη δυνητική μετάταξη εργαζομένων, οι τσεχικές αρχές διευκρίνισαν ότι ένας μικρός αριθμός μελών διοικητικού προσωπικού (περίπου 20 άτομα) μετατάχθηκαν στην HCA από την ČSA το 2010 σε σχέση με τη συνεισφορά της δραστηριότητας ναυλωμένων πτήσεων της ČSA και σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζει ο τσεχικός εμπορικός κώδικας. Η πλειοψηφία των εργαζομένων, και όλοι οι κυβερνήτες αεροσκαφών και τα πληρώματα καμπίνας εντάχθηκαν στην HCA μετά από νέα διαδικασία επιλογής. Καταγγέλθηκαν οι συμβάσεις όλου του προσωπικού που απασχολούσε στο παρελθόν η ČSA και έχουν συναφθεί νέες συμβάσεις με την HCA. Δεν διαβιβάστηκαν δικαιώματα αρχαιότητας με τις νέες συμβάσεις.

(173) Τέλος, η Τσεχική Δημοκρατία έχει επιβεβαιώσει ότι δεν υπάρχει καμία εκτροπή μέρους του στόλου της ČSA προς την HCA που θα χρησιμοποιούνταν για την εκτέλεση πτήσεων της ČSA. Η HCA δεν έχει επεκταθεί από το 2009 και απλώς περιορίζεται στον αρχικό αριθμό των πτήσεων που εκτελούσε το τμήμα ναυλωμένων πτήσεων της ČSA τα έτη 2008 έως 2009. Δεν θα αναλάβει την εκτέλεση τακτικών πτήσεων σε προορισμούς που έχει καταργήσει η ČSA, αλλά θα παρέχει αποκλειστικά ναυλωμένες πτήσεις.

(174) Με βάση τα ανωτέρω στοιχεία, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι υφίσταται διασταυρούμενη επιδότηση δραστηριοτήτων μεταξύ της ČSA και της HCA και ότι το επιλεκτικό πλεονέκτημα που παρασχέθηκε στην ČSA δεν μεταβιβάστηκε στην HCA.

Διασταυρούμενη χρηματοδότηση της αμοιβής του διευθύνοντος συμβούλου

(175) Ο ΔΣ της ČSA ήταν επίσης και ΔΣ της Prague Airport και λάμβανε μισθό και από τις δύο εταιρείες το 2010 και το 2011. Αναφορικά με τον ισχυρισμό για πιθανή παροχή πλεονεκτήματος στην ČSA υπό μορφή καταβολής του μισθού του ΔΣ της, η Τσεχική Δημοκρατία εξήγησε ότι η αμοιβή του ΔΣ καθορίστηκε βάσει δύο χωριστών συμφωνιών διαχείρισης που συνάφθηκαν μεταξύ του ΔΣ και της ČSA και της Prague Airport αντίστοιχα. Επιπλέον, η Τσεχική Δημοκρατία διαβεβαίωσε ότι η Prague Airport δεν παρείχε καμία αποζημίωση για την καταβολή της αμοιβής για τις δραστηριότητες του ΔΣ στην ČSA. Βάσει των δύο συμβάσεων διαχείρισης, η αμοιβή αποτελούνταν από δύο στοιχεία, ένα βασικό μισθό και ένα επίδομα αποδοτικότητας. Το σκέλος του βασικού μισθού στη σύμβαση της ČSA μειώθηκε σε 1 CZK μηνιαίως έως ότου η ČSA επιτύχει θετικά αποτελέσματα λειτουργίας. Το ποσό των επιδομάτων απόδοσης εξακολουθούσε, ωστόσο, να είναι 12 φορές το μη μειωμένο στοιχείο του βασικού μισθού ετησίως.

(176) Η Επιτροπή έχει επαληθεύσει τους μισθούς του ΔΣ και διαπίστωσε ότι πράγματι, ο μισθός και τα επιδόματα που κατέβαλε η ČSA στον ΔΣ ανέρχονταν περίπου σε […] των ετήσιων εισοδημάτων του, ενώ το υπόλοιπο […] προέρχεται από την απασχόλησή του στην Prague Airport. Η διαφορά αυτή δικαιολογείται ιδίως λόγω των διαφορετικών επιδόσεων των δύο εταιρειών την εξεταζόμενη περίοδο.

(177) Εφόσον ο ΔΣ αμειβόταν για την εργασία του και από τις δύο εταιρείες κατά τρόπο που αντανακλούσε τις επιδόσεις τους, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν χορηγήθηκε καμία κρατική ενίσχυση στην ČSA μέσω του τρόπου αμοιβής του ΔΣ της.

([1]) Κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε βάσει της ΣΛΕΕ εξυπηρετεί διαφορετικό σκοπό, συγκεκριμένα να διευκολύνει την πρόσβαση μιας εταιρείας σε εξωτερική χρηματοδότηση για την αποκατάσταση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ και δεν συνιστά, κατά συνέπεια, ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

([2]) Γνώμη εμπειρογνώμονα της 3ης Ιουνίου 2011, που διατυπώθηκε για λογαριασμό του ομίλου ČSA από την Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Το δρομολόγιο στο Τελ Αβίβ

(178) Στις παρατηρήσεις της, η TS ισχυρίζεται ότι η Τσεχική Δημοκρατία διαπραγματεύτηκε τη δυνατότητα εκτέλεσης του δρομολογίου Πράγα-Τελ Αβίβ για περισσότερους από έναν αερομεταφορείς, και ιδίως προς όφελος της ČSA. Οι διαπραγματεύσεις, οι οποίες αφορούσαν μεταβολή της διμερούς συμφωνίας αερομεταφοράς (εφεξής η «Συμφωνία»), μεταξύ της Τσεχικής Δημοκρατίας και του κράτους του Ισραήλ [1], πραγματοποιήθηκε σύντομα μετά την ολοκλήρωση ενός ανοικτού διαγωνισμού για την εκτέλεση αυτού του δρομολογίου τον οποίο κέρδισε η TS (βλ. αιτιολογική σκέψη (73)).

(179) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Τσεχική Δημοκρατία είχε νόμιμο δικαίωμα να αρχίσει διαπραγματεύσεις με το κράτος του Ισραήλ για την επέκταση δικαιωμάτων πρόσβασης στην αγορά εναέριων μεταφορών για τις αεροπορικές εταιρείες και των δύο μερών για όσο διάστημα ισχύει ενιαία ευρωμεσογειακή συνθήκη αεροπλοΐας που έχει συναφθεί μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών της, αφενός, και του κράτους του Ισραήλ, αφετέρου.

(180) Κατά τη διαδικασία διαβουλεύσεων που πραγματοποιήθηκαν πριν τη σύναψη της συμφωνίας, οι αρχές αεροπλοΐας συμφώνησαν, μεταξύ άλλων, για προσωρινή επέκταση της πρόσβασης στην αγορά εναέριων μεταφορών, επιτρέποντας «ειδικές πτήσεις» με μεταγενέστερη τροποποίηση της Συμφωνίας.

(181) Οι τσεχικές αρχές εξήγησαν ότι η επέκταση της πρόσβασης στην αγορά εναέριων μεταφορών Τσεχίας-Ισραήλ δεν αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης αποκλειστικά προς όφελος της ČSA και ότι η επέκταση της πρόσβασης ήταν απολύτως σύμφωνη με τις εθνικές νομικές διατάξεις και δεν ήταν σε σύγκρουση με την απόφαση του Τμήματος Πολιτικής Αεροπλοΐας του Υπουργείου Μεταφορών της Τσεχικής Δημοκρατίας, η οποία παρείχε δικαιώματα μεταφοράς για την εκτέλεση του δρομολογίου στην Travel Service [2].

(182) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, αποτελεί πράγματι δικαίωμα του κράτους μέλους να τροποποιήσει τη διμερή συμφωνία ανά πάσα στιγμή, εάν το αντικείμενο δεν είναι σε σύγκρουση με τις διατάξεις δικαίου της Ένωσης. Επιπλέον, η απόφαση με την οποία αποδόθηκε στην TS το δικαίωμα εκτέλεσης του δρομολογίου Πράγα-Τελ Αβίβ δεν συνεπάγεται ότι δεν θα μπορούσαν να παραχωρηθούν παρόμοια δικαιώματα σε άλλη αεροπορική εταιρεία, εάν αυτό είναι σύμφωνο με τις διατάξεις της Συμφωνίας.

(183) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η παράγραφος 1 του άρθρου III της αναθεωρημένης συμφωνίας ορίζει ότι «*Κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει δικαίωμα να ορίζει εγγράφως στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες για τον σκοπό της εκτέλεσης των συμφωνημένων υπηρεσιών στα καθορισθέντα δρομολόγια*». Συνεπώς, η ČSA δεν είναι ο μόνος αερομεταφορέας που θα μπορούσε να επωφεληθεί από την τροποποίηση της Συμφωνίας. Πράγματι, η αναθεώρηση της Συμφωνίας φαίνεται ότι συνιστά μέτρο ανοίγματος της αγοράς το οποίο μπορεί να θεωρηθεί προς όφελος του ανταγωνισμού. Δεν μπορεί συνεπώς να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι το μέτρο αυτό ευνοεί την ČSA ειδικά και ότι, ως εκ τούτου, συνιστά κρατική ενίσχυση.

6.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(184) Το κοινοποιηθέν μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της διότι οι τσεχικές αρχές δεν τήρησαν την υποχρέωση αναμονής βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Εντούτοις, με βάση τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χορηγηθείσα ενίσχυση ύψους 2 500 εκατ. CZK και το ΣΑ είναι συμβιβάσιμα με τους όρους των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Η Επιτροπή θεωρεί, συνεπώς, την ενίσχυση συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κοινοποιηθείσα από την Τσεχική Δημοκρατία ενίσχυση αναδιάρθρωσης που συνίσταται στη χορήγηση ποσού 2 500 εκατ. CZK στην České aerolinie, a.s. (τσεχική αεροπορική εταιρεία) υπό μορφή μετοχοποίησης δανείου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η χορήγηση αυτής της κρατικής ενίσχυσης είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Τσεχική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 19 Σεπτεμβρίου 2012.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος

[1] Σύμβαση μεταξύ της κυβέρνησης της Τσεχικής και Σλοβακικής Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας και της κυβέρνησης του κράτους του Ισραήλ για τις εναέριες μεταφορές που υπεγράφη στην Ιερουσαλήμ στις 24 Απριλίου 1991.

[2] Απόφαση του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών της Τσεχικής Δημοκρατίας αριθ. 278/2011-220-SP/18 της 30ής Ιουνίου 2011.