DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 19 de septiembre de 2012

relativa a la ayuda estatal SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) ejecutada por la República Checa a favor de České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — Plan de reestructuración)

[notificada con el número C(2012) 6352]

(El texto en lengua checa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2013/151/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «el TFUE») y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Vista la Decisión por la cual la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE [1] con respecto a la ayuda SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) [2],

Después de haber emplazado a los interesados a que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Por carta de 12 de mayo de 2010, la República Checa notificó a la Comisión la ayuda de reestructuración a České aerolinie, a.s. (en lo sucesivo, denominada «ČSA»). La Comisión solicitó información adicional por cartas de 6 de junio de 2010 y 25 de noviembre de 2010, a las que las autoridades checas respondieron por cartas de 15 y 24 de septiembre de 2010, 15 de diciembre de 2010 y 28 de febrero de 2011.

(2) Por carta de 23 de febrero de 2011, la Comisión informó a la República Checa de que había decidido incoar el procedimiento establecido en el artículo 108, apartado 2, del TFUE con respecto a la ayuda (en lo sucesivo, «la Decisión de incoación»). La República Checa formuló sus observaciones sobre dicha decisión por carta de 28 de abril de 2011. La Comisión envió más preguntas por cartas de 26 de julio de 2011, 15 de marzo de 2012, 7 de mayo de 2012 y 11 de julio de 2012, a las que la República Checa respondió el 22 de agosto de 2011, 15 de septiembre de 2011, 7 de octubre de 2011, 16 y 23 de noviembre de 2011, 12 de diciembre de 2011, 3 de enero de 2012, 16 de abril de 2012, 22 de mayo de 2012, 14 de junio de 2012, 5, 10 y 20 de julio de 2012 y 10 de agosto de 2012.

(3) La Decisión de incoación fue publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 23 de junio de 2011. La Comisión emplazó a los interesados a que presentaran sus observaciones.

(4) La Comisión recibió observaciones de dos interesados el 30 de junio de 2011, 19 de julio de 2011, 15 de agosto de 2011, 25 de noviembre de 2011 y 13 de diciembre de 2011, que transmitió a la República Checa, dándole la posibilidad de manifestarse; las observaciones de la República Checa se recibieron por cartas de 31 de agosto de 2011 y 3 de febrero de 2012.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA Y DEL PLAN DE REESTRUCTURACIÓN

2.1. AYUDA DE REESTRUCTURACIÓN

(5) Las medidas notificadas de ayuda de reestructuración total eran i) un préstamo de 2 500 millones CZK de la empresa estatal Osinek, a.s. (en caso de que fuera considerada ayuda estatal); ii) la descolateralización y una permuta de deuda por capital del préstamo de Osinek; y iii) un crédito bancario garantizado por importe de 20,8 millones EUR para financiar la adquisición de un avión. Los costes de reestructuración totales previstos notificados ascienden a [8 900-10 500] (*) millones CZK [3] ([360–410] millones EUR).

(1) A partir del 1 de diciembre de 2009, los artículos 87 y 88 del Tratado CE se sustituyen, respectivamente, por los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»). Las dos series de disposiciones son en sustancia idénticas. A efectos de la presente Decisión, las referencias a los artículos 107 y 108 del TFUE deben entenderse como referencias a los artículos 87 y 88, respectivamente, del Tratado CE, cuando proceda. El TFUE también introduce determinados cambios terminológicos, como la sustitución de «Comunidad» por «Unión» y de «mercado común» por «mercado interior», respectivamente. En la presente Decisión se utilizará la terminología del TFUE.

(2) Decisión de la Comisión C(2011) 994 final de 23 de febrero de 2011 (DO C 182 de 23.6.2011, p. 13).

(*) Secreto commercial

(3) Importe de los costes de reestructuración tras una revisión del plan de reestructuración (de 3 de enero de 2012). En la notificación, los costes de reestructuración ascendían a [7 600-9 200] millones CZK.

(6) El 21 de marzo de 2012, la Comisión adoptó una decisión en el asunto SA.29864 – Posibles elementos de Ayuda de Estado de un préstamo concedido por Osinek, a.s.. La conclusión de la investigación fue que el préstamo de Osinek no constituía ayuda estatal y que, incluso si constituyera ayuda estatal, sería compatible con el Marco temporal comunitario aplicable a las medidas de ayuda estatal para facilitar el acceso a la financiación en el actual contexto de crisis económica y financiera [1] (en lo sucesivo, «el Marco temporal»). Por consiguiente, el presente asunto de reestructuración ya no aborda esa medida. El crédito bancario garantizado por importe de 20,8 millones EUR se abandonó ya que ČSA pudo obtener un arrendamiento financiero aportado por […]. Así pues, la única medida de reestructuración que queda por evaluar es la permuta de deuda por capital del préstamo de Osinek precedida de la descolateralización del préstamo.

Descolateralización y permuta de deuda por capital

(7) El 3 de mayo de 2010, el Gobierno checo adoptó la Resolución nº 333 sobre el plan de reestructuración para ČSA (en lo sucesivo, «la Resolución nº 333») por la que el Gobierno dio instrucciones al Ministerio de Industria y Comercio [2] para que liberara los activos pignorados correspondientes a algunas de las garantías colaterales antes del aumento de capital suscrito de ČSA. La permuta de deuda por capital se basaba jurídicamente en dicha Resolución y se aplicó el 30 de junio de 2010.

2.2. BENEFICIARIO

(8) ČSA ha sido la compañía aérea de bandera de la República Checa desde 1923. En 2009, transportó al 37 % de los pasajeros cuyo viaje se iniciaba o finalizaba en Praga. ČSA es una empresa estatal. El 95,69 % de sus acciones es propiedad de la República Checa a través del Ministerio de Hacienda. Son accionistas minoritarios Česká pojišťovna a. s. (2,26 %), el Ayuntamiento de Praga (1,53 %) y el Ayuntamiento de Bratislava (0,51 %). La compañía es miembro de la alianza Skyteam y ofrece servicios regulares de transporte aéreo (a 104 destinos de 44 países). En 2009, ČSA transportó 4,7 millones de pasajeros y generó unos ingresos de 14 900 millones CZK (96 millones EUR).

(9) El Cuadro 1 muestra la evolución de los datos financieros de ČSA desde 2006 al primer semestre de 2011.ts

Cuadro 1

Datos financieros de Czech Airlines (con arreglo a las Normas de Contabilidad Checas)

Miles CZK	2006	2007	2008	2009	2010	6/2011
Beneficios/pérdidas	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Volumen de negocios	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000–7 250 000]
Flujo de tesorería de actividades de explotación	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	N/A
Deuda	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000–2 900 000]
Interés neto	– 94 374	– 55 254	– 14 263	N/A	N/A	N/A
Valor neto de los activos	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000–6 225 000]

Cuadro 2

Evaluación de criterios clave en 2009 (con arreglo a las Normas de Contabilidad Checas)

Miles CZK	30.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Pérdidas	[– 1 320 000-(– 1 190 000)]	[– 1 840 000-(– 1 660 000)]	[– 2 625 000-(– 2 365 000)]
Volumen de negocios	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Deuda	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Valor neto de los activos	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

[1] DO C 16 de 22.1.2009, p. 1.
[2] Las cuentas por cobrar a ČSA derivadas del contrato de préstamo de

(10) Las cifras demuestran que, a pesar de cierta evolución negativa, ČSA todavía tenía beneficios en 2007 y 2008. No obstante, sus resultados se deterioraron significativamente en 2009 debido al impacto de la crisis económica. Su volumen de negocios disminuyó ligeramente a lo largo del periodo examinado, mientras que el flujo de caja fue bajando considerablemente. El nivel de la deuda, calculado como la suma de pasivos a corto y largo plazo y préstamos bancarios, era más o menos estable. El valor de los activos decreció significativamente, especialmente en 2009.

(11) El Cuadro 2 muestra la evolución trimestral en 2009. Se puede ver cómo las pérdidas de la compañía aumentaron considerablemente, especialmente entre junio y septiembre – en [705–785] millones CZK frente a [470–520] millones CZK entre marzo y junio. La variación en el volumen de negocios fue de [4 880–5 420] millones CZK entre marzo y junio y [5 040–5 590] millones CZK en el periodo entre junio y septiembre. Esta variación no difiere significativamente, por lo tanto, no puede inferirse que la situación de la empresa empeorara especialmente en el primer semestre del año. La deuda de la compañía disminuyó en el periodo entre marzo y junio y se incrementó en [890–1 050] millones CZK entre junio y septiembre. Por último, el valor total de los activos de ČSA aumentó en el primer periodo examinado (entre marzo y junio) y disminuyó en [75–85] millones CZK entre junio y septiembre.

(12) Las autoridades checas alegan que, aunque la situación financiera de ČSA se deterioró como consecuencia de la recesión económica global ya a finales de 2008, la empresa tenía motivos para creer que se conseguirían resultados mucho mejores en la temporada de verano de 2009, cuando los ingresos en el sector de las líneas aéreas generalmente alcanzan su máximo. Basándose en este pronóstico, respaldado por su experiencia de años anteriores, ČSA esperaba constituir reservas suficientes para poder estabilizar el flujo de caja y evitar más pérdidas.

(13) Sin embargo, los resultados del primer semestre de 2009 comunicados a la dirección a mediados de agosto de 2009 mostraron una importante disminución de los ingresos medios de ČSA en junio. Se hizo evidente que la empresa ya no era capaz de seguir operando sin aplicar de manera inmediata recortes en los costes y recibir asistencia financiera de fuentes externas. El consejo de administración de la empresa creó por tanto un grupo de trabajo, que recibió el mandato de preparar el plan de reestructuración. Así pues, en agosto de 2009 la dirección de ČSA adoptó medidas para iniciar el proceso de reestructuración y la atención primordial de ČSA se desplazó de las medidas operativas del día a día a la reestructuración general de la actividad de la compañía.

(14) Por consiguiente, las autoridades checas alegan que, habida cuenta de la evolución antes descrita, ČSA puede ser considerada una empresa en crisis a tenor de las Directrices de salvamento y reestructuración de 2004 [1] (en lo sucesivo, «las Directrices») desde agosto de 2009.

[1] DO C 244 de 1.10.2004, p. 2. La validez de las Directrices fue prorrogada en 2009 (DO C 156 de 9.7.2009, p. 3).

Czech Aeroholding

(15) Tras el proceso de reestructuración, la República Checa pretende encontrar un socio estratégico para ČSA. El plazo actual para la entrada de un inversor estratégico en ČSA finaliza en noviembre de 2013. Como preparación para la privatización prevista, el Gobierno checo decidió crear una nueva estructura empresarial bajo la égida de Český Aeroholding, a.s. (en lo sucesivo, «ČAH»).

(16) Actualmente, ČAH se compone de las siguientes compañías: ČSA, Aeropuerto de Praga, a.s. en lo sucesivo, «el Aeropuerto de Praga») y las antiguas filiales de ČSA: Czech Airlines Handling, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (en lo sucesivo, «HCA»), Czech Airlines Technics, a.s. y ČSA Services, s.r.o. (véase el Gráfico 1). La finalidad de ČAH es reestructurar las empresas agrupadas en el grupo empresarial para facilitar su acceso a la financiación comercial y prepararlas para la futura privatización.

(17) Czech Airlines Handling, a.s. presta servicios de asistencia a pasajeros y aviones, limpieza de aviones y edificios y servicio de transporte en tierra tanto para ČSA como para otras líneas aéreas que operan vuelos regulares con destino u origen en Praga. Czech Airlines Handling, a.s. es el único operador en el mercado de limpieza de aviones en el aeropuerto Ruzyně de Praga. En asistencia en tierra, Czech Airlines Handling compite en el aeropuerto Ruzyně de Praga con el Aeropuerto de Praga y otras empresas de asistencia en tierra como Menzies Aviation.

(18) HCA opera vuelos chárter. En este mercado compite con Travel Service, a.s. y unas cuantas líneas aéreas chárter más pequeñas que operan desde el aeropuerto Ruzyně de Praga, por ejemplo, Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air y otras, que tienen solo una pequeña cuota de mercado en dicho aeropuerto.

(19) Czech Airlines Technics, a.s. realiza el mantenimiento ligero y pesado en todos los aviones del tipo Boeing B737 y Airbus A320. También realiza controles a fondo del avión ATR 42/72 y tiene la certificación para realizar los controles en el Airbus A310. Esta filial presta servicios sobre todo a ČSA. No obstante, el [17,5–19,5] % de sus ingresos procede de servicios prestados a terceros, por ejemplo, Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines y Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services, s.r.o. opera un centro de atención telefónica y un centro de contratación y presta el [88-98] % de sus servicios a ČSA.

(21) A comienzos del periodo de reestructuración, ČSA tenía también una participación mayoritaria en una serie de empresas, en concreto:

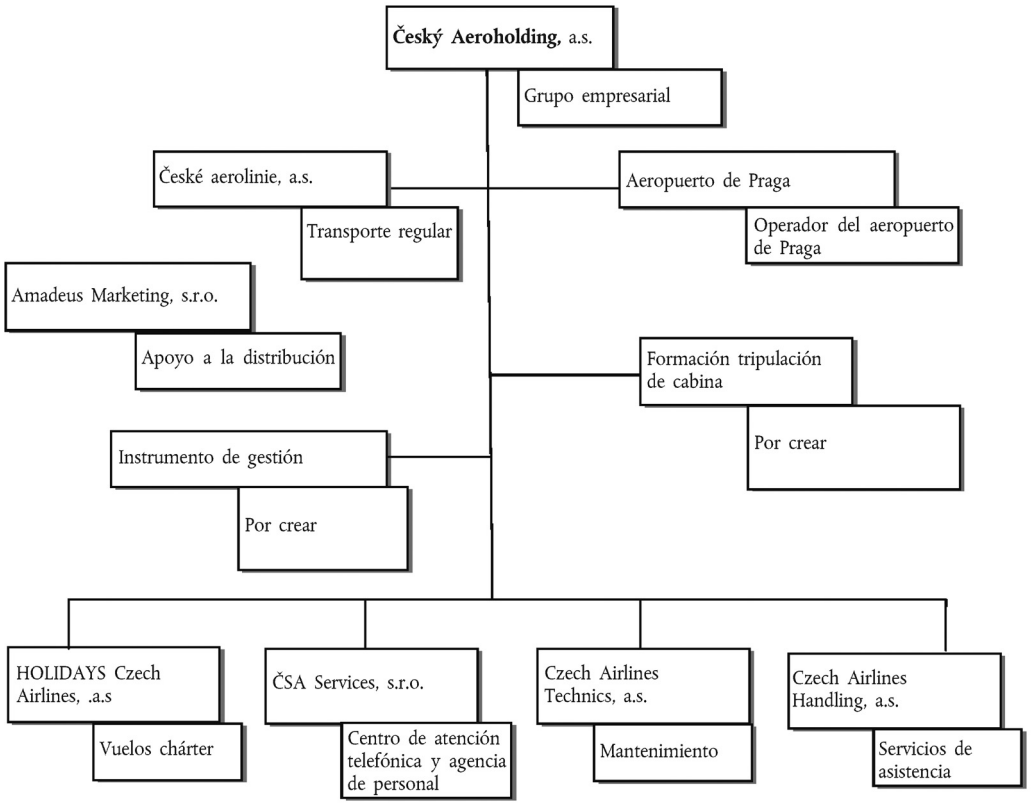
— Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (propietaria del 65 %), proveedor del sistema de distribución global Amadeus para la República Checa y la República Eslovaca;

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

— ClickforSky (100 %).

Gráfico 1

Estructura de Český Aeroholding, a.s.



(22) La creación de ČAH fue aprobada por la Autoridad Checa de Competencia el 25 de octubre de 2011 con una serie de condiciones que hacen hincapié en las potenciales amenazas a la competencia que surgen de la fusión de ČSA y el Aeropuerto de Praga, tanto por los solapamientos verticales como horizontales (en particular en el ámbito de la asistencia en tierra) de las actividades de las entidades fusionadas.

(23) Las condiciones son tanto de naturaleza operativa como estructural y obligan a ČAH a mantener un acceso transparente, no discriminatorio y equitativo a las infraestructuras aeroportuarias en el aeropuerto Ruzyně de Praga en condiciones comerciales razonables para todas las partes interesadas. En particular, los compromisos se refieren a disociar al operador del aeropuerto Ruzyně de Praga de otras actividades gestionadas dentro de ČAH, el intercambio de información comercialmente sensible entre las entidades constitutivas de ČAH, la asignación de franjas horarias en el aeropuerto Ruzyně de Praga, la venta de las actividades de asistencia en tierra del Aeropuerto de Praga a un comprador independiente y el acceso transparente y en condiciones de igualdad a los servicios prestados por entidades que forman parte de ČAH a todos los operadores del mercado interesados en prestar servicios de asistencia en tierra o de reparación y mantenimiento en el aeropuerto Ruzyně de Praga ([1]).

2.3. PLAN DE REESTRUCTURACIÓN

(24) En mayo de 2010, las autoridades checas notificaron a la Comisión el plan de reestructuración, que se fue actualizando en posteriores presentaciones de información. El

([1]) Decisión de la Autoridad Checa de Competencia nº S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

plan se concentra en medidas relativas a la actividad esencial de ČSA, los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros. Está previsto que otros sectores de actividad se vendan o bien se externalicen dentro de la estructura del grupo.

(25) El origen de los problemas de ČSA radica en la expansión exagerada de su red en 2004-2006 y la entrada de compañías aéreas de bajo coste en el aeropuerto Ruzyně de Praga. Por otra parte, la compañía llevaba tiempo padeciendo ineficiencias de explotación como antiguo operador histórico cuando se vio inmersa en la recesión económica global, lo que trajo consigo el descenso en la demanda de pasajeros y elevados costes de combustible.

(26) La versión actualizada del plan de reestructuración de 3 de enero de 2012 pretende restablecer la viabilidad a largo plazo de ČSA para 2014. El periodo de reestructuración se extiende de agosto de 2009 hasta junio de 2014 (cinco años en total).

(27) Conforme a la evolución reciente del sector de las compañías aéreas, las autoridades checas actualizaron sus supuestos relativos al retorno a la viabilidad de ČSA y presentaron nuevas hipótesis de base, optimista y pesimista. ČSA considera las estimaciones siguientes como una base conservadora de su evolución futura. Las estimaciones no tienen en cuenta la entrada prevista de un inversor privado que probablemente tendría un efecto positivo en los resultados de ČSA y reforzaría aún más su viabilidad a largo plazo.

(28) Los factores externos más importantes que afectan a los resultados de ČSA son los siguientes: i) el aumento del precio del combustible (casi un 40 % en comparación con las hipótesis contempladas en la Decisión de incoación), ii) la demanda significativamente inferior, iii) la intensificación de la competencia y iv) la caída en los ingresos obtenidos por la venta de billetes.

(29) La hipótesis de base parte del supuesto de que el mercado evolucionará con arreglo a las previsiones macroeconómicas del Banco de la República Checa y el Fondo Monetario Internacional. La entrada de compañías aéreas de bajo coste se considera el principal factor que afectará a la cuota de mercado de ČSA.

(30) Entre los factores externos están:

— el precio de mercado del combustible de 1 000 USD/Tm;

— los tipos de cambio: 17,0 CZK/USD, 24,5 CZK/EUR;

— rendimiento [2–2,2], factor de ocupación de plazas [66–73] %.

(31) Entre los factores internos están:

— la reestructuración de la propiedad de las aeronaves y los costes de mantenimiento;

— las mejoras adicionales del coste por pasajero (reducción del sistema de distribución global y de los costes de restauración);

— las mejoras adicionales en la productividad de las tripulaciones en la flota de Airbus;

— la optimización de los costes de tripulación para la flota regional (ATR), una mayor utilización de la flota;

— la densificación parcial de las flotas de A320 y B 737 (aumento del número de asientos);

— la reducción del consumo medio de combustible como consecuencia de la renovación de la flota;

— la optimización del sistema de gestión de ingresos – incremento del rendimiento del [0,95–1] %;

— el impacto negativo de la compra de derechos de emisión sobre los ingresos medios por pasajero;

— desde el verano de 2012, las operaciones se llevarán a cabo con una flota compuesta de ATR (7 aviones), Airbus (15 aviones) y Boeing (5 aviones).

(32) Como consecuencia de la reestructuración, ČSA espera la siguiente evolución de su rentabilidad de los fondos invertidos (ROCE):

Cuadro 3

Rentabilidad de los fondos invertidos prevista

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Hipótesis de base	– 23,6 %	[– 2,5 - (– 3)] %	[0,9–1,1] %	[1,7–1,85] %	[2,1–2,4] %
Hipótesis optimista	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)] %	[3,6–3,9] %	[4,8–5,2] %	[4,8–5,2] %
Hipótesis pesimista	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)] %	[– 9,5 – – 8,9] %	[0,7–0,75] %	[0,98–1,1] %

(33) Las autoridades checas consideran la hipótesis de base realista y alegan que un ROCE de [1,7–1,85] % a finales de 2014 debe considerarse aceptable.

(34) La hipótesis optimista considera que el precio del combustible se reducirá un 1–2 % (en 2012–2013) y un 3 % en (2014–2015); se basa además en una ejecución de las medidas de reestructuración más rápida de lo previsto y un crecimiento de la demanda más rápida frente a la hipótesis de base. Por otra parte, la hipótesis pesimista se basa en un aumento del precio del combustible (3–5 % más elevado en 2012–2013) en comparación con la hipótesis de base; también toma en cuenta retrasos en la ejecución de las medidas de reestructuración previstas y beneficios inferiores procedentes de las iniciativas de gestión de los ingresos (no se habrán ejecutado por completo hasta 2014).

(35) El plan supone que será posible restablecer la viabilidad para el ejercicio financiero 2013. Según la hipótesis de base, ČSA obtendrá un resultado neto, una vez deducidos los impuestos de [95–112] millones CZK([3,8–4,3] millones EUR) en 2014 y logrará una rentabilidad de los fondos invertidos (ROCE) del [1,7–1,85] % para 2014 y del [2,1–2,4] % para 2015.

Cuadro 4

Beneficios y pérdidas en 2008-2014 (en millones CZK) (según las Normas de Contabilidad Checas)

Ejercicio financiero	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Ingresos	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Beneficios/pérdidas antes de impuestos	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

Para conseguir estos resultados, ČSA propone las siguientes acciones clave:

(36) *Optimizar el modelo de red y redimensionar la flota*: al comienzo de su proceso de reestructuración, ČSA volaba a 67 destinos. Esta red se reducirá un [18–20] % y ČSA se va a centrar únicamente en mercados dentro del radio de su flota para recorridos cortos y medios. En 2009 suprimió sus vuelos a Nueva York y Canadá. La reducción esperada en el tráfico de pasajeros medida en ingresos por pasajero/km con respecto a 2009 es del [22,5–25,5] %, mientras que los ingresos por asiento/kilómetro ofertado («ASK») se espera que aumenten un [3,8–4,4] %. Se abandonaron tanto rutas rentables como deficitarias.

(37) La flota de aviones debe reducirse más del 50 %, y quedará entre 20 y 23 frente a los 49 antes de la reestructuración. El número total de vuelos se reducirá un [36–40] % y el ASK un [21–24] %. Por consiguiente, el factor de ocupación de plazas debería mejorar y alcanzar el [66–73] % con arreglo a la hipótesis de base.

(38) La estructura de la flota debe simplificarse y modernizarse mediante la sustitución gradual de los tipos antiguos de aviones (Boeing B737-400 y B737-500) por aviones Airbus únicamente. La modernización de la flota de ČSA aumentará la competitividad de la empresa, que contará con aviones más avanzados y fiables que ofrecen más comodidad a los pasajeros. Otros beneficios de esta medida son la reducción de costes de explotación de la flota, incluido el ahorro por la unificación de la flota y la optimización de la capacidad de transporte.

(39) *Iniciativas relativas a los ingresos*: ČSA introdujo un nuevo sistema de gestión de los ingresos para optimizar la tarificación y la disponibilidad, con el fin de incrementar los ingresos por ASK un [3–3,5] % en 2011. También se espera un incremento de los ingresos gracias al aumento previsto de las ventas a través de la página web de ČSA – el [20–22] % de los billetes se venderán por Internet en 2012 frente al [7–8] % en 2009. Esto deberá ir acompañado de ingresos procedentes de ventas de productos asociados propios, como el pago por segunda maleta facturada, suplementos por asignación de asientos y ventas a bordo, así como productos de terceros, tales como hoteles, alquiler de coches y seguros de viajes. La gestión de los ingresos se espera que contribuya a los beneficios en [500–560] millones CZK para finales de 2012.

(40) *Iniciativas para reducir costes*: En 2009, ČSA generó 3 200 empleos directos y más de 1 600 empleos a través de sus filiales. Con la reestructuración, ČSA genera 1 730 empleos directos y 1 974 empleos en sus filiales, lo que supone una reducción de más de 1 000 empleos para mediados de 2012. ČSA redujo el número de pilotos y tripulación de cabina al mínimo legal. También redujo sus costes de restauración en clase turista, entretenimiento a bordo, los costes de irregularidades y el consumo de combustible. Además, hay que reducir costes de alquileres, informática y telecomunicaciones. Por último, se reducirán las oficinas de representación en el extranjero y en la República Checa. Con las iniciativas para reducir costes se espera ahorrar [275–310] millones CZK y contribuir a los ingresos por importe de [650–725] millones CZK para finales de 2012. Los costes de venta por pasajero ya se redujeron un [14,5–16,5] % en 2010.

(41) *Cambios organizativos*: La República Checa ha intentado privatizar ČSA en dos ocasiones anteriormente [1], pero ambos intentos fracasaron. Las autoridades checas creen que la creación de ČAH es una forma eficiente de vender ČSA y sus filiales a un nuevo inversor privado. En primer lugar, las actividades no esenciales que anteriormente realizaba ČSA se transfirieron a sus filiales en 2010. Esto permitió a ČSA centrarse en su negocio esencial. En segundo lugar, estas filiales se vendieron a ČAH en condiciones de mercado. Por último, tanto ČSA como el Aeropuerto de Praga se incorporarán a ČAH.

(42) Esta estructura no solo hará más atractivas a las empresas para los potenciales inversores, sino que también garantizará una tarificación competitiva de servicios dentro del grupo y estimulará la obtención de beneficios de todas las filiales así como su orientación hacia clientes externos.

(43) *Venta de activos no esenciales*: Además de la venta de las filiales a ČAH, ČSA ha vendido una cantidad considerable de otros activos a lo largo de su reestructuración, como muestra el Cuadro 5. Todos estos activos se vendieron mediante una licitación abierta, transparente y no discriminatoria o bien sobre la base de tasaciones independientes.

Cuadro 5

Venta de activos de ČSA en el curso de su reestructuración

	Importe en millones CZK
Venta del negocio de venta de artículos libres de impuestos a Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Venta de franjas horarias en Londres-Heathrow a British Airways	[450–530]
Venta de aviones a diversas aerolíneas	[1 950–2 200]
Venta de Slovak Air Services, s.r.o. a Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Venta de terrenos y edificios en el Aeropuerto de Praga	[1 620–1 850]
Venta de filiales a Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Total	[7 150–8 025]

2.4. AYUDA ESTATAL Y FINANCIACIÓN DE LOS COSTES DE REESTRUCTURACIÓN

(44) Habida cuenta de los costes totales de reestructuración de [8 900–10 500] millones CZK ([360–410] millones EUR) que incluyen en particular el coste de redimensionar la flota y las indemnizaciones por despido, en virtud de la Resolución nº 333, el 30 de junio de 2010 la República Checa recapitalizó al beneficiario con 2 500 millones CZK de ayuda estatal mediante una permuta de deuda por capital (es decir, el [23–26] % de los costes de reestructuración).

(45) ČSA propone que el importe restante, es decir, la contribución propia del [74–77] %, se financie mediante la venta de activos que figura en el Cuadro 5.

(46) ČSA vendió su negocio de ventas libres de impuestos por [760–840] millones CZK a Aelia Czech Republic, s.r.o. en febrero de 2010. La actividad se vendió conforme a un procedimiento de licitación en dos rondas organizado por UniCredit Czech Republic, a.s.

(47) ČSA canjeó dos franjas horarias en el aeropuerto de Londres Heathrow con British Airways Plc. («BA») a cambio de una compensación económica en julio de 2010. El acuerdo de intercambio de franjas horarias dispone que ČSA y BA se transferirán mutuamente mediante un intercambio sus respectivas franjas horarias [2] a cambio de una compensación económica de [17–19] millones GBP (unos [450–530] millones CZK). El intercambio de franjas horarias se efectuó en 2010 y BA pagó la compensación a ČSA en dos plazos, en noviembre y diciembre de 2010.

(48) ČSA vendió 15 aviones en las siguientes condiciones: en 2010, vendió cinco Boeing B737-400 a BLF Limited, que es una entidad instrumental de la compañía rusa UTair, por [54–60] millones USD y dos Boeing B737-500 a Mauritanian Airlines International por [12,5–15] millones USD. En 2011, vendió tres Boeing B737-500 a Mika Limited por un precio total de [21–25] millones USD. En 2011, vendió dos ATR72-202 a Helitt Lineas Aéreas S.A. por un precio de [7,9–8,9] millones USD, dos ATR72-200 a EUROLOT S.A. por un precio de [7,9–8,9] millones USD y un ATR42-320 a Regourd Aviation por un precio de [1,6–1,9] millones USD. Los ingresos totales obtenidos de la venta de aeronaves ascienden aproximadamente a [105–120] millones USD, o [1 950–2 200] millones CZK [3].

(49) El 30 de septiembre de 2010, ČSA vendió Slovak Air Services, s.r.o., un proveedor de servicios aéreos en la República Eslovaca, a la empresa Skyport, a.s. por [17,5–19,5] millones CZK. El licitador ofreció el precio más elevado en un procedimiento de licitación abierta.

[1] En 1992, Air France adquirió el 19 % de las acciones de ČSA, pero se desprendió de ellas en 1994. En abril de 2009, se organizó una licitación para la venta de la participación estatal en el capital de ČSA, pero el Gobierno checo no recibió ninguna oferta adecuada, por lo que al final dio instrucciones al Ministro de Hacienda para que suspendiera la licitación en octubre de 2009.

[2] Es decir, las franjas horarias asignadas a estas compañías para el periodo de programación de verano 2011 (27 de marzo–29 de octubre) y el período de programación de invierno 2010/2011 (31 de octubre de 2010–26 de marzo de 2011).

[3] Al tipo de cambio de 18,5 CZK por USD calculado por la República Checa. (Según el Banco de la República Checa, el tipo de cambio medio trimestral de USD-CZK osciló entre 18,3 y 20,2 CZK por USD en 2010 y entre 16,9 y 18,78 CZK por USD en 2011.)

(50) ČSA obtuvo [1 620–1 850] millones CZK de la venta de terrenos y edificios al Aeropuerto de Praga, de propiedad estatal. En el Cuadro 6 se ofrece un resumen de las ventas.

Cuadro 6

Venta de terrenos y propiedades de ČSA al Aeropuerto de Praga

Terreno/Activos	Acuerdo de compra	Precio (miles CZK)	Tasación pericial
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., de 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parking en terrenos 2570/4 y 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
Edificio de oficinas APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	YBN Consult de 10.5.2010
2587	13.5.2010	[69 500–80 000]	
2588/3	13.5.2010	[14 250–16 000]	
2589/1	13.5.2010	[2 600–3 000]	
2590/25	13.5.2010	[87 250–95 000]	
Hangar F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Total:		**[1 620 000–1 850 000]**	

(51) El Gobierno de la República Checa ha expresado su interés estratégico por adquirir propiedades de ČSA en la zona de embarque. Las autoridades checas justifican estas transacciones por el uso que harán de las propiedades. Según las autoridades checas, la propiedad reviste importancia estratégica para el Aeropuerto de Praga habida cuenta de la nueva pista que se va a construir en el aeropuerto. La República Checa señaló además que el Aeropuerto de Praga arrienda otro hangar (Hangar E) a Travel Service a.s., lo que demuestra el potencial de conseguir ingresos con la comercialización de propiedades inmobiliarias que ČSA ya no necesita.

(52) La venta de la propiedad descrita en el Cuadro 6 no se llevó a cabo mediante una licitación abierta, transparente y no discriminatoria. No obstante, conforme a su política general y a los requisitos legales nacionales, todas las compras de propiedades por parte de una empresa estatal han de efectuarse a su valor razonable de mercado, que refleje el precio que un inversor privado pagaría en condiciones de igualdad. El valor de esta propiedad se basó en una tasación externa independiente efectuada por peritos judiciales conforme a normas reconocidas.

(53) La mayor parte de la contribución propia de la empresa procede de la venta de filiales de ČSA a ČAH. Las ventas se produjeron a finales de 2011 y comienzos de 2012 y consistieron en la venta de Czech Airlines Handling, a.s. ([700-800] millones CZK), de ČSA Services, s.r.o. ([25–28] millones CZK), y de HCA ([500–580] millones CZK) y Czech Airlines Technics, a.s. ([1 000-1 150] millones CZK). No se realizaron mediante una licitación abierta, transparente y no discriminatoria pero el valor de las filiales fue establecido mediante tasaciones independientes efectuadas por Deloitte Advisory, s.r.o. y PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

2.5. DECISIÓN DE INCOACIÓN

(54) El 23 de febrero de 2011, la Comisión incoó el procedimiento de investigación formal. En dicha Decisión, la Comisión expresó sus dudas por lo que se refiere a varias de las condiciones de las Directrices de salvamento y reestructuración. En particular, no descartó que ČSA estuviera en crisis a tenor de dichas Directrices ya antes del segundo semestre de 2009, es decir, antes de que comenzara el proceso de reestructuración, como sostienen las autoridades checas.

(55) La Comisión también expresó sus dudas en cuanto al momento en que las dificultades de ČSA se hicieron demasiado complejas para ser resueltas por ČAH. Además, la Comisión se preguntaba si, conforme a la legislación checa, el Aeropuerto de Praga podría contribuir financieramente al proceso de reestructuración de ČSA y sus filiales. Por otra parte, se pidió a las autoridades checas que se manifestaran sobre si las transacciones comerciales entre ČSA y el Aeropuerto de Praga, en la fecha en que se llevó a cabo la fusión, se habían producido en condiciones de mercado que excluyeran la transferencia de posible ayuda estatal desde el beneficiario de una ayuda de salvamento o de reestructuración a otra entidad dentro de ČAH.

(56) Por lo que se refiere al restablecimiento de la viabilidad a largo plazo, la Comisión pidió a los terceros interesados que formularan sus observaciones sobre los supuestos subyacentes relativos a los factores externos. La Comisión pidió además a la República Checa que aclarara si después de la reestructuración cesarían todas las actividades estructuralmente deficitarias. Por otra parte, la Comisión cuestionó si podría lograrse la viabilidad a largo plazo para finales de 2012, fecha notificada de finalización del periodo de reestructuración, y si la hipótesis prevista más probable (que era también la «hipótesis optimista») era verdaderamente la más realista de lo que se iba a lograr. Además, la Comisión dudaba de si ČSA podría garantizar (con sus propios recursos financieros o con fondos externos) los préstamos comerciales y las posibles garantías comerciales para la compra prevista de siete aviones contratados para 2013 y 2014.

(57) En cuanto a las contrapartidas, la Comisión expresó sus dudas sobre si las medidas propuestas no eran simplemente el cierre de actividades deficitarias que sería necesario en cualquier caso para lograr la viabilidad. Esas medidas no se considerarían entonces verdaderas contrapartidas. La Comisión señala también que solo podrían aceptarse las contrapartidas que se produjeron dentro del periodo de reestructuración. Por tanto, el cese de los vuelos a Toronto y Nueva York JFK estaría fuera del periodo de reestructuración propuesto, comprendido entre el segundo semestre de 2009 y 2012.

(58) En cuanto al nivel de contribución propia de ČSA, la Comisión pidió a la República Checa que aclarara la estructura propuesta de ČAH. La Comisión también cuestionó si la totalidad de la contribución propia propuesta podría considerarse real (en relación a las transacciones que todavía no se habían producido en el momento de la adopción de la Decisión de incoación).

3. **OBSERVACIONES DE LA REPÚBLICA CHECA**

(59) En su respuesta a la Decisión de incoación de la Comisión, la República Checa formuló observaciones relativas a todos los puntos planteados en la misma, indicando que el plan de reestructuración notificado reunía todas las condiciones impuestas por las Directrices de salvamento y reestructuración. Por otra parte, la República Checa facilitó también una actualización relativa al proceso de reestructuración, que demostraba que algunas de las medidas de reestructuración ya se habían aplicado y que ya se había conseguido un avance significativo.

(60) Por lo que se refiere al momento en el que ČSA entró en crisis, la República Checa afirmó que ČSA estaba en crisis desde agosto de 2009, ya que entonces fue cuando la dirección se dio cuenta de que incluso los resultados de la empresa en la temporada de verano, habitualmente rentables, se habían visto influidos negativamente. La República Checa facilitó además resultados trimestrales e información adicional que demostraban por qué consideraba que ČSA no empezó a estar en crisis hasta agosto de 2009.

(61) En cuanto a la estructura de grupo empresarial de ČAH, las autoridades checas aclararon que la finalidad de ČAH era «disociar» las empresas para facilitar su acceso a la financiación comercial y prepararlas para la privatización prevista. Las relaciones entre las empresas dentro del grupo estaban reguladas contractualmente, en condiciones de igualdad, y de conformidad con las disposiciones aplicables del Código Mercantil checo y de la Ley del impuesto sobre la renta por las que se rigen las relaciones entre partes vinculadas.

(62) Por lo que se refiere a la imposibilidad de resolver los problemas de ČSA dentro del grupo ČAH, la República Checa aclaró que todas las empresas dentro de ČAH estaban controladas por el Estado y, por tanto, cualquier ayuda estaría sujeta a las normas sobre ayudas estatales. Por otra parte, cualquier ayuda financiera tendría además que respetar los requisitos del Código Mercantil checo y de la legislación tributaria. Además, los problemas a los que hacía frente ČSA surgieron antes de la creación de la estructura ČAH y, por tanto, no podría ser el resultado de una «distribución arbitraria de costes dentro del actual grupo ČSA» y, así pues, le eran propios a ČSA.

(63) Por lo que se refiere a cualquier posible contribución a la reestructuración de ČSA por parte del Aeropuerto de Praga, la República Checa afirmó que el aeropuerto no contribuía a la reestructuración de ČSA en modo alguno y que la República Checa, como accionista único del Aeropuerto de Praga, tampoco tenía prevista ninguna contribución de este tipo en un futuro. Las transacciones entre ČSA y el Aeropuerto de Praga se realizaban en las condiciones habituales ofrecidas por el Aeropuerto de Praga a sus socios comerciales. Los arrendamientos y otras compensaciones pecuniarias estaban basados en las tarifas aplicables.

(64) Al margen de respetar los requisitos legales y reglamentarios, las empresas dentro de ČAH disfrutaban de considerable autonomía empresarial puesto que la empresa matriz, ČAH, no interfería en la gestión de sus filiales. Puesto que todas las relaciones dentro de ČAH se mantuvieron en condiciones de igualdad, respetando los requisitos jurídicos como se ha expuesto, la República Checa afirmó que cualquier transferencia de la ayuda de reestructuración concedida a ČSA a cualquier otra empresa dentro de ČAH, era imposible.

(65) Por lo que se refiere a las dudas sobre el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo, la República Checa presentó previsiones modificadas relativas a la futura hipótesis de viabilidad de ČSA y aportó una hipótesis de base modificada. La nueva hipótesis de base preveía un índice de crecimiento más lento debido a una evolución de la demanda revisada así como unas estimaciones más conservadoras de los futuros precios del petróleo. En cuanto al cese de actividades deficitarias, la República Checa confirmó que todas las filiales con la excepción de Czech Airlines Technics generaron beneficios, por lo que podrían ser vendidas como empresas viables que funcionan correctamente. Czech Airlines Technics también se vendería a ČAH por el precio de sus activos, tasados por un experto externo independiente. Por lo que se refiere a la financiación del avión que debía entregarse después del periodo de reestructuración, la República Checa creía que, tras la ejecución del plan de reestructuración y la esperada entrada de un inversor privado, la empresa podría asegurar la financiación privada de los aviones contratados.

(66) En cuanto a las contrapartidas, la República Checa sostenía que la venta de activos (incluidas sus filiales), la disminución de ASK y la reducción de la presencia de ČSA en el Aeropuerto de Praga constituían una contrapartida suficiente teniendo presente que ČSA era una compañía regional con una pequeña flota y un número

limitado de destinos. ČSA estaba expuesta a la presión competitiva de grandes compañías y de compañías aéreas de bajo coste y, por tanto, cualquier otra compensación podría poner en peligro su capacidad de restablecer su viabilidad en un plazo de tiempo razonable. La República Checa afirmó que los vuelos a Toronto y Nueva York JFK cesaron en noviembre de 2009 y, por tanto, dentro del periodo de reestructuración notificado.

(67) La República Checa facilitó información sobre un préstamo privado de [125–140] millones CZK concedido por Komerční banka que se propuso como contribución propia de ČSA. El préstamo consistía en una línea de crédito basada en un acuerdo marco. El acuerdo marco por el que se concedía una línea de crédito de [480-540] millones CZK se había celebrado el 31 de marzo de 2009 y modificado en junio y diciembre de 2009.

(68) Por lo que se refiere a la contribución propia de ČSA a su reestructuración, la República Checa presentó pruebas de la venta de activos ya enajenados. Por otra parte, confirmó que la ayuda estatal notificada consistente en una garantía no sería necesaria puesto que ČSA podía conseguir financiación privada para el avión que se había adquirido mediante un arrendamiento financiero aportado por […]. El avión se entregó a ČSA en mayo de 2011.

4. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

(69) Durante el procedimiento de investigación, la Comisión solo recibió una observación motivada de un competidor ([1]) y una observación de una asociación ciudadana local ([2]). El competidor es Travel Service, a.s. y Icelandair Group hf (en lo sucesivo, «TS»), una compañía que compite con ČSA fundamentalmente en el mercado de vuelos chárter. TS aduce que la ayuda a ČSA no puede considerarse compatible con el mercado interior porque no reúne las condiciones de las Directrices de salvamento y reestructuración.

(70) Por lo que se refiere al restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de ČSA, TS critica el plan de reestructuración y afirma que este carece de un modelo empresarial claro ([3]) para la compañía y que varios de los supuestos clave de la hipótesis optimista son excesivamente optimistas (precio del combustible, tipos de cambio, utilización de capacidad). TS critica también las contrapartidas ofrecidas porque constituyen un mero cese de actividades necesario para la supervivencia de la compañía. TS sostiene además que las ventas de activos presentadas como contribución propia se realizaron, y los fondos se gastaron, antes de que comenzara un proceso de reestructuración y, por tanto, no puede ser considerada una contribución real a los costes de reestructuración.

(71) TS también alega que la ayuda estatal recibida por ČSA ha hecho posible la expansión de su negocio y sus filiales. Presuntamente, ČSA pudo i) ampliar su negocio de vuelos chárter, aunque iba a abandonarlo porque anteriormente era deficitario y ii) renovar su flota, lo que otorga a ČSA una ventaja competitiva que difícilmente podrá conseguir ningún competidor comparable en un momento de crisis financiera.

(72) De hecho, TS alega que ČSA ha utilizado la ayuda estatal que recibió para ampliar su filial de negocio de vuelos chárter, HCA, que puede ofrecer vuelos a un precio un 20 % inferior al precio habitual en el mercado ([4]). TS alega además que ČSA aumentó el capital suscrito de HCA en 162 millones CZK en mayo de 2010.

(73) Otra ventaja presuntamente concedida a ČSA consiste en la posibilidad de operar la ruta Praga-Tel Aviv. TS sostiene que, al parecer, esta posibilidad la negociaron las autoridades checas exclusivamente para ČSA, eludiendo la normativa legal y otorgando a ČSA una ventaja sobre sus competidores.

(74) TS alega asimismo que, incluso antes de que se creara ČAH, se produjo una concentración de facto del Aeropuerto de Praga y ČSA, ya que se estableció la gestión conjunta de las dos compañías. En efecto, TS sostiene que el director general de ČSA ha sido remunerado por el Aeropuerto de Praga y que hay subvención cruzada en los servicios informáticos prestados a ČSA.

(75) Por otra parte, el Aeropuerto de Praga compró a la compañía aérea activos (edificios y terrenos) que presuntamente no necesitaba y se los volvió a arrendar a la compañía aérea. Esta relación privilegiada entre el Aeropuerto de Praga y ČSA produjo un trato preferente, como la discriminación en los precios por los servicios aeroportuarios y el acceso a información comercialmente sensible. Además, TS alega que la creación de ČAH tiene un impacto negativo sobre la competencia debido a la integración vertical entre el aeropuerto y la principal compañía aérea. En su opinión, la razón principal para la creación de ČAH es permitir la concesión de ayuda estatal a ČSA mediante la adquisición de sus filiales por parte de ČAH.

([1]) La observación fue completada con dos envíos adicionales y una denuncia.

([2]) La asociación ciudadana «Pro Hanspaulku» alega que la ayuda concedida a Czech Airlines sirve para mantener artificialmente la aerolínea como cliente del Aeropuerto de Praga, que está planeando construir otra pista. A la asociación ciudadana lo que le preocupa sobre todo es el medio ambiente y el impacto social del proyecto.

([3]) En particular, TS sostiene que ČSA toma decisiones empresariales equivocadas, como la apertura de rutas que generan pérdidas, por ejemplo la nueva ruta Praga–Abu Dabi en septiembre de 2011.

([4]) Para su evaluación, véanse los considerandos (171)-(174).

5. OBSERVACIONES DE LA REPÚBLICA CHECA SOBRE LAS OBSERVACIONES FORMULADAS POR LAS PARTES INTERESADAS

(76) En sus observaciones, la República Checa abordó con detalle todos los argumentos aducidos por terceros. En particular, por lo que se refiere al restablecimiento de la viabilidad a largo plazo, la República Checa hizo hincapié en que había actualizado el plan de reestructuración ([1]) y de este modo había abordado algunas de las observaciones en los supuestos actualizados. Por otra parte, señaló que el importe de la ayuda estatal había disminuido considerablemente en el curso del procedimiento habida cuenta del abandonado proyecto de compra de un avión garantizada con ayuda estatal.

(77) Por lo que se refiere a la posible utilización de los fondos de ayuda estatal para una conducta anticompetitiva de la división de vuelos chárter de ČSA, la República Checa declaró que el negocio chárter ya era independiente y estaba separado del transporte regular cuando se concedió la ayuda estatal. ČSA nunca hizo ninguna contribución pecuniaria al capital suscrito de HCA ([2]). El capital suscrito de HCA se incrementó con una contribución en especie por parte del negocio de ČSA encargado de la explotación de los vuelos chárter. Esta parte del negocio fue evaluada por un experto independiente.

(78) Por lo que se refiere a la presunta ventaja para ČSA por operar la ruta de Tel Aviv, la República Checa explicó que, aunque TS fue seleccionada (mediante una licitación abierta; a partir de la programación de vuelos del invierno 2011/2012) como la única compañía aérea con derechos de transporte durante diez años para prestar los servicios acordados en la ruta Praga–Tel Aviv de conformidad con la legislación aplicable ([3]), TS no recibió garantías al efecto de que ninguna otra compañía sería autorizada a operar la ruta durante ese periodo. Las autoridades checas afirmaron que era una política general del Ministerio de Transporte de la República Checa no mantener restricciones existentes sino, por el contrario, ampliar las oportunidades para las compañías aéreas en cuanto al acceso al mercado con el fin de liberalizar los mercados de servicios de transporte aéreo.

(79) Por lo que se refiere a la apertura de la ruta Praga–Abu Dabi, la República Checa explicó que esta ruta no estaba operada por la propia ČSA sino en vuelo de código compartido ([4]) operado en cooperación con Etihad Airways. La ruta se centraba en pasajeros en tránsito que podían utilizar numerosos vuelos de conexión de larga distancia desde Abu Dabi operados por Etihad Airways. Esta cooperación mejoró así las ventas de ČSA y contribuyó a restablecer su viabilidad a largo plazo con unos costes adicionales muy reducidos.

(80) La venta y posterior arrendamiento del edificio de oficinas APC era, según la República Checa, una práctica habitual de mercado que permitió al vendedor obtener liquidez y al comprador una fuente estable de futuros ingresos por el arrendamiento. Por otra parte, el terreno vendido tenía importancia estratégica para la construcción prevista de una nueva pista en el Aeropuerto de Praga. Por este motivo, el Aeropuerto de Praga estaba interesado en adquirir la propiedad. Además, según la Ley de propiedad del aeropuerto de Praga-Ruzyně ([5]), dicho aeropuerto, incluido cualquier terreno adyacente o relacionado, solo puede ser propiedad de la República Checa o de una entidad jurídica domiciliada en la República Checa y perteneciente en su totalidad al Estado. Este requisito limitaba el número de compradores adecuados a únicamente las empresas estatales en su totalidad. El operador del Aeropuerto de Praga era una entidad de ese tipo y tenía, además, un interés estratégico en adquirir el terreno.

(81) La República Checa declaró reiteradamente que las relaciones comerciales entre ČSA y el Aeropuerto de Praga eran y siempre habían sido acordes con la legislación nacional y de la Unión (véanse los considerandos (61)-(64)). Por lo que se refiere a ČAH, la República Checa explicó que en virtud de la Resolución nº 848 del Gobierno de 24 de noviembre de 2010, ČAH no representaba una integración vertical de infraestructuras y compañías aéreas permanente, sino meramente una fusión (entre ČSA y el Aeropuerto de Praga) de duración y función limitadas, cuyo objetivo era vender ČSA y sus filiales en las mejores condiciones posibles.

(82) Por último, por lo que se refiere a las observaciones formuladas por la asociación ciudadana Pro Hanspaulku, la República Checa señaló que dicha asociación no había demostrado la existencia de interés legítimo ni dicho interés podía inferirse de la objeción presentada relativa a la construcción de una nueva pista en el Aeropuerto de Praga que presuntamente utilizaría la reestructurada ČSA. A esto último, la República Checa respondió que, de conformidad con el plan de reestructuración, la presencia de ČSA en el Aeropuerto de Praga en realidad se reduciría y, por tanto, las observaciones formuladas por la asociación ciudadana carecían de fundamento.

([1]) Después de la incoación del procedimiento de investigación formal, la República Checa presentó a la Comisión dos versiones actualizadas del plan de reestructuración (de 15 de septiembre de 2011 y de 3 de enero de 2012).

([2]) Antes de la reestructuración, HCA solo prestaba servicios de agencia de viajes que ČSA tenía previsto cerrar en su primera versión del plan de reestructuración. No obstante, en el plan de reestructuración revisado, la agencia de viajes HCA se mantuvo y se incluyó la división de vuelos chárter de ČSA.

([3]) Ley 49/1997 de Aviación Civil y Ley modificada 455/1991 de concesión de licencias comerciales (la Ley de Concesión de Licencias), en su versión modificada, y el Tratado entre el Gobierno de la República Federal Checa y Eslovaca y el Gobierno del Estado de Israel sobre Transporte Aéreo, firmado en Jerusalén el 24 de abril de 1991.

([4]) El código compartido es una forma habitual de cooperación entre compañías aéreas por la que un vuelo operado por una compañía concreta lo ofrecen también otras compañías para mejorar sus posibilidades de ventas. Esta forma de cooperación permite a las compañías aéreas ampliar la red de destinos que ofrecen.

([5]) Ley 69/2010 de propiedad del aeropuerto de Praga–Ruzyně.

6. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

6.1. EXISTENCIA DE AYUDA ESTATAL

(83) En virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

(84) El concepto de ayuda estatal es aplicable a cualquier ventaja directa o indirecta, financiada con fondos estatales, concedida por el propio Estado o por organismos intermedios que actúen en virtud de los poderes conferidos por el Estado ([1]).

(85) A este respecto, la inyección de capital notificada consistente en la permuta de deuda por capital del préstamo de Osinek ha de considerarse ayuda estatal. La inyección de capital implica fondos estatales y constituye una ventaja selectiva para ČSA, puesto que mejora su situación financiera.

(86) Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, se considera que una ayuda a una empresa afecta a los intercambios entre Estados miembros cuando la empresa opera en un mercado abierto a los intercambios a nivel de la Unión ([2]). El mero hecho de que la posición competitiva de una empresa se refuerce en comparación con otras empresas competidoras, al darle una ventaja económica que no habría obtenido de otro modo en el curso normal de su explotación, apunta a un posible falseamiento de la competencia ([3]). Por tanto, una ayuda concedida a una empresa puede contribuir a mantener o aumentar su actividad interior, con la consecuencia de que disminuyen con ello las posibilidades de las empresas establecidas en otros Estados miembros de penetrar en el mercado de dicho Estado miembro ([4]).

(87) La medida que nos ocupa afecta al comercio entre los Estados miembros y a la competencia, ya que ČSA compite con otras compañías aéreas de la Unión Europea, especialmente desde la entrada en vigor de la tercera fase (el «tercer paquete») de liberalización del transporte aéreo el 1 de enero de 1993. La medida en cuestión permite a ČSA continuar operando, de tal modo que no tiene que afrontar las consecuencias que habitualmente se derivarían de sus malos resultados financieros y, por lo tanto, falsea la competencia.

([1]) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2002, asunto C-482/99 Francia/Comisión («Stardust Marine»), Rec. 2002, p. I-4397.

([2]) Véase en particular la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 1988, asunto 102/87 República Francesa/Comisión, Rec. 1988, p. 4067.

([3]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 1980, asunto 730/79 Philip Morris Holland BV / Comisión, Rec. 1980, p. 2671.

([4]) Véase en particular la sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de diciembre de 2005, asunto C-66/02 Italia / Comisión, Rec. 2005, p. I-10968, apartado 117 y de 15 de junio de 2006, asuntos acumulados C-393/04 y C-41/05 Air Liquide Industries Belgium, Rec. 2006, p. I-5332, apartado 35.

(88) Por consiguiente, la inyección de capital notificada consistente en la permuta de deuda por capital constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Las autoridades checas no discuten esta conclusión.

6.2. LEGALIDAD DE LA AYUDA

(89) El artículo 108, apartado 3, del TFUE dispone que un Estado miembro no podrá ejecutar una medida de ayuda antes que la Comisión haya adoptado una decisión por la que se autorice la medida. La Comisión señala que las autoridades checas ejecutaron la medida, es decir, la permuta de deuda por capital del préstamo de Osinek el 30 de junio de 2010. Por consiguiente, la Comisión lamenta que la República Checa no respetara la obligación de suspensión y haya infringido por tanto su obligación con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE.

6.3. COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA CON EL MERCADO INTERIOR EN VIRTUD DE LAS DIRECTRICES DE SALVAMENTO Y REESTRUCTURACIÓN

(90) El artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE establece que pueden autorizarse las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.

(91) La Comisión considera que la presente medida constituye una ayuda de reestructuración que debe ser evaluada con arreglo a los criterios establecidos en las Directrices de salvamento y reestructuración para determinar si es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, del TFUE.

6.3.1. **Elegibilidad**

(92) Por lo que se refiere a la elegibilidad, el punto 33 de las Directrices de salvamento y de reestructuración dispone que es preciso que la empresa se considere en crisis con arreglo a lo establecido en los puntos 9 a 13 de las mismas.

Empresa en crisis

(93) Según el punto 9 de las Directrices, la Comisión considerará que una empresa se encuentra en crisis si es incapaz, mediante sus propios recursos financieros o con los que están dispuestos a inyectarle sus accionistas y acreedores, de enjugar pérdidas que la conducirían, de no mediar una intervención exterior, a su desaparición económica casi segura a corto o medio plazo.

(94) El punto 10 a) de las Directrices aclara que una sociedad de responsabilidad limitada se considera que está en crisis cuando ha desaparecido más de la mitad de su capital suscrito y se ha perdido más de una cuarta parte del mismo en los últimos 12 meses.

(95) Las autoridades checas sostienen que ČSA, una sociedad por acciones de Derecho checo y, por tanto, una sociedad de responsabilidad limitada con arreglo al punto 10 a) de las Directrices de salvamento y reestructuración, empezó a tener serias dificultades en agosto de 2009 cuando la crisis financiera afectó gravemente incluso a la temporada alta – la programación de vuelos del verano. En aquel momento, el flujo de caja operativo cayó a [– 2 400– – 2 100] millones CZK, lo que tuvo un impacto radical sobre los activos de la empresa.

(96) En efecto, en agosto de 2009 la empresa reunía las condiciones del punto 10 a) de las Directrices. El capital suscrito total de ČSA ascendía a 2 735 millones CZK. Según las Normas de Contabilidad Checas, en agosto de 2009 el patrimonio de ČSA era negativo (ascendía a [– 1 000–(– 900)] millones CZK a finales de julio de 2009) y en los últimos 12 meses se había perdido más de una cuarta parte de su capital suscrito puesto que el patrimonio ascendía a [900–1 000] millones CZK en julio de 2008. Por consiguiente, a partir de agosto de 2009 ČSA inició su proceso de reestructuración. Así pues, la empresa de hecho estaba en crisis a tenor de las Directrices de salvamento y reestructuración cuando se concedió la ayuda de reestructuración en junio de 2010.

Empresa de nueva creación

(97) El punto 12 de las Directrices dispone que las empresas de nueva creación no pueden acogerse a las ayudas de salvamento o de reestructuración aunque su situación financiera inicial sea precaria. En principio, se considera que una empresa es de nueva creación durante los tres primeros años siguientes al inicio de sus operaciones en el correspondiente sector de actividad.

(98) ČSA fue fundada en 1923 y, por tanto, no puede ser considerada una empresa de nueva creación.

Grupo mayor

(99) El punto 13 de las Directrices de salvamento y reestructuración dispone que las empresas que formen parte de un grupo mayor o estén siendo absorbidas por él no pueden acogerse, en principio, a las ayudas de salvamento o de reestructuración, salvo que se pueda demostrar que las dificultades por las que atraviesa la empresa le son propias, que no son simplemente el resultado de la asignación arbitraria de costes dentro del grupo y que son demasiado complejas para ser resueltas por el propio grupo. Si una empresa en crisis crea una filial, ambas empresas -la filial y su matriz en crisis- serán consideradas un grupo y podrán recibir ayudas en las condiciones establecidas en el punto 13 de las Directrices.

(100) Cuando se concedió la ayuda de reestructuración en 2010, ČSA formaba un grupo con varias empresas que se dedican a diversos ámbitos relacionados con el transporte aéreo [1]. Las cuentas del grupo muestran que la compañía aérea, a pesar de forma parte de un grupo mayor de empresas, representa de hecho la parte preponderante del volumen de negocios (94 %) y, por tanto, no es posible que ninguna otra parte del grupo financie la reestructuración de la compañía aérea. Por otra parte, las cuentas demuestran que las pérdidas de la compañía aérea le son propias y, por tanto, no pueden atribuirse a ninguna otra parte del grupo.

(101) La Comisión considera, pues, que las dificultades por las que atraviesa ČSA no son el resultado de la asignación arbitraria de costes dentro del grupo, sino que se deben fundamentalmente a los escasos ingresos de su actividad esencial. Las dificultades son demasiado complejas para ser resueltas por el propio grupo porque la contribución positiva de las filiales rentables es demasiado pequeña para compensar las pérdidas de la actividad esencial de ČSA.

(102) La Comisión señala que la creación de ČAH (finales de 2011/comienzos de 2012), que en principio constituye un grupo mayor a tenor del punto 13 de las Directrices de salvamento y reestructuración, se llevó a cabo después de la concesión de la ayuda de reestructuración y puede, por tanto, considerarse como una parte de la reestructuración que no tiene impacto sobre la elegibilidad para la ayuda de reestructuración. Por otra parte, la Comisión señala que todas las relaciones empresariales entre las compañías miembro de ČAH se efectuarán en condiciones de igualdad, respetando las disposiciones pertinentes de la legislación checa [2], de ahí que no sea posible una contribución al proceso de reestructuración de ČSA por parte de otros miembros del grupo.

6.3.2. **Restablecimiento de la viabilidad a largo plazo**

(103) En primer lugar, de conformidad con el punto 35 de las Directrices de salvamento y reestructuración, el plan de reestructuración, cuya duración ha de ser lo más breve posible, ha de restablecer la viabilidad a largo plazo de la empresa en un plazo razonable, partiendo de hipótesis realistas por lo que se refiere a las condiciones futuras de explotación.

(104) De conformidad con el punto 36 de dichas Directrices, el plan debe describir las circunstancias que han generado las dificultades de la empresa, y tener en cuenta la situación y la evolución previsible del mercado y se barajarán hipótesis optimistas, pesimistas y de base.

(105) El plan de reestructuración debe proponer tal cambio que, una vez llevado a cabo, la empresa pueda cubrir todos sus costes, incluidos los relativos a la amortización y las cargas financieras. La rentabilidad prevista de los fondos propios de la empresa reestructurada debería bastar para que pueda afrontar la competencia con sus propias fuerzas (punto 37 de las Directrices).

[1] Estas empresas eran: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (propietarias del 65 %), ČSA Services, s.r.o. (propietaria del 100 %), Holidays Czech Airlines, a.s. (propietaria del 100 %), Slovak Air Service, s.r.o. (propietaria del 100 %), Czech Airlines Handling, s.r.o. y Czech Airlines Technics, a.s. (propietaria del 100 %).

[2] Artículos 66a y 196a de la Ley 513/1991 (Código Mercantil) y Sección 23 (7) de la Ley 586/1992 (Ley del impuesto sobre la renta).

(106) La Comisión señala que el plan de reestructuración, resumido en la sección 2.3, describe las circunstancias que han generado las dificultades de la empresa. Tiene en cuenta la situación y la evolución previsible del mercado principal de ČSA, es decir, el transporte aéreo regular de pasajeros, y presenta hipótesis optimistas, pesimistas y de base, así como los puntos fuertes y débiles de ČSA. La Comisión observa, por tanto, que el plan de reestructuración aborda todos los aspectos formales exigidos por el punto 36 de las Directrices.

(107) El plan de reestructuración actual asume que el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo se logrará para junio de 2014. El periodo de reestructuración revisado de cinco años es relativamente largo. No obstante, según la hipótesis de base, ČSA obtendrá beneficios ya en 2013. Además, la mayoría de las medidas de reestructuración ya han sido ejecutadas, incluida la reducción de tamaño de la compañía y generar la contribución propia. Las autoridades checas han demostrado que en el plan de reestructuración se expone una estrategia para cinco años después de una cuidadosa evaluación del menor plazo requerido para restablecer la viabilidad a largo plazo de ČSA, teniendo presentes las posibles condiciones futuras de explotación. Por otra parte, la Comisión señala que, especialmente en el sector del transporte aéreo en las circunstancias económicas actuales, la estabilización de los resultados y servicios de explotación ha de lograrse para garantizar la viabilidad *a largo plazo* como una base sólida para un futuro crecimiento y no solo un cambio a corto plazo. Por su propia naturaleza, esto lleva varios años. La Comisión señala por otra parte que en asuntos anteriores se aceptó un periodo de reestructuración de cinco años o más [1]. Por consiguiente, en conjunto, la Comisión considera aceptable el periodo de reestructuración de cinco años.

(108) Para permitir un cambio de ČSA, el plan de reestructuración prevé importantes reducciones de costes, (especialmente mediante la reducción de capacidad y personal y la reducción de tamaño de la flota de la compañía y de su red) así como una serie de iniciativas relativas a los ingresos.

(109) La Comisión señala que ČSA ha reducido notablemente el número de pilotos y de tripulantes de cabina – ya se han suprimido más de 1 000 empleos. Las iniciativas para reducir costes se prevé que generen unos ingresos netos de [390–425] millones CZK para finales de 2012. Los costes de ventas por pasajero ya se redujeron un [15,5-17] % en 2010.

(110) La Comisión señala además que la reducción del tamaño tanto de la flota (un 30 %) como de la red (un [18–20] %) se espera que produzca un aumento de los ingresos por ASK de [3,9–4,3] %. En consecuencia, el factor de ocupación de plazas mejorará hasta el [66–73] % con arreglo a la hipótesis de base. La renovación de la flota así como la sustitución de aviones Boeing por Airbus ocasionará menores costes de explotación y mantenimiento que harán más eficiente la gestión comercial de la flota. La reducción de tamaño de la flota y de la red se prevé que generen unos ingresos netos de [195-215] millones CZK para finales de 2012.

(111) La Comisión considera además que ČSA introdujo un nuevo sistema de gestión de ingresos encaminado a incrementar los ingresos por ASK en un [3–3,5] % en 2011. Junto con los ingresos procedentes de ventas de productos asociados propios y de productos de terceros, la gestión de los ingresos se espera que contribuya a los beneficios en [500–560] millones CZK para finales de 2012.

(112) La Comisión, basándose en su conocimiento del sector en otros asuntos de reestructuración de compañías aéreas, considera que estas iniciativas pueden permitir a ČSA reducir sus costes y generar ingresos adicionales para lograr el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo para junio de 2014.

(113) Los resultados previstos están basados en hipótesis realistas, especialmente las tasas de crecimiento, la inflación, los precios del combustible y los tipos de cambio USD/CZK. En sus observaciones a la Decisión de incoación, la República Checa despejó las dudas de la Comisión sobre las hipótesis subyacentes aportando otras aclaraciones, especialmente:

— Aparte de prorrogar el periodo de reestructuración inicial, la República Checa ha revisado sus predicciones para la evolución del restablecimiento de la viabilidad, basándose en una hipótesis de base revisada y no en la hipótesis optimista inicial. Ahora, ČSA pretende lograr un ROCE del [1,7–1,85] % para 2014 en lugar del [3–3,5] % de la versión original del plan de reestructuración.

— ČSA ha reprogramado la entrega de siete aviones de 2013 y 2014 a entre 2014 y 2016. Esto confirma que financiará la compra de todos estos aviones mediante financiación comercial, sin apoyo estatal.

— La República Checa ha confirmado que ČSA está abandonando todas las actividades deficitarias.

(114) La Comisión considera positivamente que, a raíz de la Decisión de incoación, se han revisado las hipótesis subyacentes para los factores internos y externos, tales como prever un índice de crecimiento más lento de la demanda entre 2010 y 2013 y mayores costes del combustible. La revisión y la adaptación de una serie de supuestos clave

[1] Véanse las decisiones de la Comisión en los asuntos Austrian Airlines (C 6/09), DO L 59, 9.3.2010, p. 1, considerando 296 (periodo de reestructuración de seis años), Royal Mail Group (SA.31479), C(2012) 1834 final, considerando 217 (periodo de reestructuración de cinco años) y Air Malta (SA.33015), C(2012) 4198 final, considerando 93 (periodo de reestructuración de cinco años).

ha llevado a unas proyecciones financieras revisadas que han dado lugar a un descenso del beneficio previsto para 2013 de [123–135] millones CZK a [68–75] millones CZK. Los supuestos adaptados dan ahora una imagen más realista y consecuente de la evolución futura de ČSA.

(115) Además, ČSA presentó un análisis de hipótesis que incluía, junto con los supuestos más realistas anteriores (hipótesis de base), una hipótesis optimista y otra pesimista, con previsiones modificadas relativas a varios factores fundamentales.

(116) Según la hipótesis pesimista, ČSA prevé lograr un margen de explotación positivo a partir de 2013.Incluso en la hipótesis pesimista, ČSA sería rentable para 2014.

(117) No obstante, el ROCE de la compañía se restablecería solo a niveles modestos (aproximadamente [1,9-2,2] %) para 2015. Esta rentabilidad es bastante baja, pero parece realista teniendo en cuenta que los otros miembros del grupo de ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) obtuvieron un ROCE del [– 1,2– – 1] %–[5,4–6,3] % entre 2003 y 2009. En este grupo, solo obtuvieron un ROCE positivo Lufthansa ([5,3–6] %), British Airways ([4,9–5,7] %) y AF-KLM ([2–2,3] %). Por otra parte, las compañías aéreas de bajo coste obtuvieron un ROCE de [5,5 – 6,5]–[15,5–17] % de 2004 a 2007 [1].

(118) El ROCE que pretende ČSA será, por tanto, inferior al de las compañías aéreas de bajo coste o al de las grandes compañías aéreas citadas, más eficientes, que se benefician de economías de escala. ČSA con su flota reestructurada (20-23 aviones) sigue siendo un pequeño operador regional y la mejor manera de asegurar su desarrollo a largo plazo es la entrada de un inversor privado.

(119) Habida cuenta de que la República Checa, como propietaria de la empresa, es muy consciente de la situación y partidaria de una privatización en su momento, este modesto restablecimiento de la viabilidad parece aceptable. Además, el hecho de que ČSA haya conseguido obtener un arrendamiento con financiación privada para el nuevo avión, en lugar del crédito bancario garantizado por el Estado previsto en un principio, es una prueba de que el mercado cree que el restablecimiento de la viabilidad de la empresa es factible.

(120) Por otra parte, la Comisión señala positivamente que ČSA ha hecho progresos importantes en su proceso de reestructuración hasta la fecha y que la ejecución de las iniciativas previstas ya ha tenido un impacto positivo para ČSA en 2011: mientras que suprimió un [15,5–17] % de los vuelos en comparación con el año anterior, el descenso de los ingresos por tráfico en ese mismo periodo fue de solo un [8–9] %. En el primer semestre de 2012 hubo un crecimiento del [7,9–8,4] % en el volumen de pasajeros de origen a destino (punto a punto), que a su vez tuvo un impacto positivo sobre los ingresos por asiento por kilómetro ofertado, que aumentaron un [12,5–14] %. En 2011, ČSA también consiguió reducir sus costes de restauración [115–130] millones CZK y el coste unitario por pasajero un [14,5–16] %. Gracias a la ejecución de las medidas de ahorro, los costes relativos a la utilización del sistema de distribución global cayeron [68–75] millones CZK en 2010 y [89–96] millones CZK en 2011 en comparación con el año anterior.

(121) ČSA ya ha efectuado la reducción prevista de personal y la venta de activos, así como la segregación de sus servicios no esenciales hacia sus filiales, que después se vendieron a ČAH.

(122) Habida cuenta de las importantes medidas de reestructuración emprendidas y del progreso conseguido hasta la fecha, la Comisión señala que el plan de reestructuración revisado permitirá a ČSA restablecer su viabilidad a largo plazo en un plazo razonable.

6.3.3. **Prevención de falseamientos indebidos de la competencia (contrapartidas)**

(123) En segundo lugar, de conformidad con el punto 38 de las Directrices, es necesario introducir contrapartidas con objeto de velar por reducir todo lo posible los efectos negativos sobre las condiciones comerciales. Estas medidas pueden consistir en la venta de activos, en reducciones de la capacidad y en la disminución de los obstáculos a la entrada en los mercados afectados (punto 39 de las Directrices).

(124) A este respecto, el cierre de actividades que generen pérdidas que hubiera sido necesario en cualquier caso para restablecer la viabilidad no se considerará reducción de la capacidad o de la presencia en el mercado a efectos de la evaluación de las contrapartidas (punto 40 de las Directrices).

(125) ČSA propone las siguientes contrapartidas:

— reducción de la capacidad;

— renuncia a franjas horarias de aterrizaje en aeropuertos europeos coordinados, incluida la venta de franjas horarias en Londres-Heathrow;

— venta de activos.

(126) En la decisión de incoación, la Comisión expresó sus dudas por lo que se refiere a algunas contrapartidas ofrecidas por ČSA porque parecían ser meras medidas de viabilidad. La República Checa ha aclarado este extremo y ha aportado una justificación que demuestra la pertinencia de las medidas enumeradas.

[1] Estudio de mercado elaborado por Boston Consulting Group.

Reducción de la capacidad

(127) ČSA ha previsto reducir su flota un 50 %, lo que, a su vez repercutirá en toda la red de rutas. La capacidad total de la compañía en 2009 era de [8 000–9 000] millones ASK. Al término del proceso de reestructuración, ČSA prevé ofrecer [6 200–7 000] millones ASK, es decir, la red se reducirá en [2 000–2 200] millones ASK (lo que representa un [20–25] %).

(128) ČSA también ha aceptado que otras medidas sean consideradas meras medidas de viabilidad, como la decisión de cancelar las rutas a Nueva York y Toronto. Esta decisión la tomó el consejo de administración de ČSA en julio de 2009 (es decir, antes de que comenzara el periodo de reestructuración). Estos vuelos se suprimieron a partir de noviembre de 2009. No obstante, el hecho de que ČSA tomara la decisión de dejar rutas antes de que comenzara el periodo de reestructuración indica que esta decisión empresarial se tomó para mejorar la viabilidad de la compañía aérea más que buscando minimizar cualquier efecto de falseamiento de la ayuda estatal sobre las condiciones comerciales.

(129) En su plan de reestructuración revisado, ČSA propone eliminar seis rutas rentables [1] y reducir la capacidad de ASK de otras diez rutas rentables [2] como contrapartidas. Este cese y la reducción de la capacidad propuesta darán lugar a una reducción de la capacidad ofrecida de [900–1 000] millones ASK, lo que corresponde a una reducción de la capacidad del [10–11] % [3] del transporte regular con respecto a 2009. ČSA ha confirmado que mantendrá la capacidad reducida ofrecida como contrapartida hasta el final del periodo de reestructuración.

(130) Una ruta se considera rentable si tenía un margen de contribución positiva C1 en 2009. La contribución C1 tiene en cuenta los costes del vuelo, el pasajero y la distribución (es decir, los costes variables) imputables a cada ruta. Se calcula como (ingresos de la ruta-costes variables de la ruta)/ingresos de la ruta. Por consiguiente, todas las rutas que tienen una contribución C1 positiva generan ingresos suficientes no solo para cubrir los costes variables de una ruta sino también para contribuir a los costes fijos de la compañía.

(131) Desde el punto de vista de la Comisión, el margen de contribución C1 parece ser la cifra adecuada, ya que tiene en cuenta todos los costes vinculados directamente a la ruta en cuestión. La Comisión señala que en un asunto comparable [4] se aceptó un margen similar.

(132) Por lo que se refiere al argumento de la parte interesada (TS), que alega que ČSA abrió nuevas rutas que generan pérdidas, por ejemplo la ruta Praga–Abu Dabi, la Comisión señala que las autoridades checas han aclarado que esta ruta es un vuelo de código compartido operado en cooperación con Etihad Airways. En cualquier caso, aunque se abrieran nuevas rutas, ČSA se ha comprometido a reducir su red total un [20-25] % (en ASK) y a mantener esta red reducida hasta el final del periodo de reestructuración. Además, ČSA ha ofrecido suprimir o reducir su capacidad en 16 rutas rentables para compensar a sus competidores.

Renuncia a franjas horarias de aterrizaje en aeropuertos europeos coordinados

(133) La Comisión señala que, como resultado de los cambios en la red, ČSA renunciará a una serie de franjas horarias en aeropuertos europeos coordinados [5]. La renuncia a estas franjas horarias de aterrizaje hará posible que otras compañías aéreas competidoras incrementen su capacidad en los aeropuertos coordinados (con independencia de la ruta concreta que se haya cancelado) y, por consiguiente, constituye una reducción de los obstáculos a la entrada en el mercado en beneficio de los competidores de ČSA.

Venta de activos

(134) Por otra parte, ČSA alega que la venta de sus activos no deficitarios, como la venta de franjas horarias en Londres-Heathrow (véase el considerando (47)) y los 15 aviones (véase el considerando (48)) así como la venta del negocio de venta de artículos libres de impuestos (véase el considerando (46)) y la venta de filiales a ČAH (véase el considerando (53)) también deben considerarse contrapartidas. No obstante, dado que las contrapartidas deberían adoptarse, en particular, en el mercado donde la empresa vaya a tener una posición de mercado importante tras la reestructuración, solo son relevantes las medidas relativas al mercado del transporte aéreo de pasajeros.

(135) Así pues, además de la reducción de la capacidad del [10–11] % en rutas rentables y de la renuncia a franjas horarias en aeropuertos coordinados, solo la venta de franjas horarias en Londres-Heathrow y de 15 aviones puede tenerse en cuenta como contrapartidas adecuadas, mientras que la venta del negocio de venta de artículos libres de impuestos y la venta de filiales de ČSA a ČAH, no, porque no afectan a la posición de mercado de ČSA en su mercado esencial.

Idoneidad de las contrapartidas propuestas

(136) Al evaluar si las contrapartidas son adecuadas, la Comisión tendrá en cuenta la estructura del mercado y las condiciones de la competencia con objeto de garantizar que ninguna de estas medidas suponga un deterioro de la estructura del mercado (punto 39 de las Directrices).

[1] […].
[2] […].
[3] Reducción neta sin la retirada de las rutas deficitarias necesaria para restablecer la viabilidad, considerando también la expansión de capacidad prevista entre los ejercicios presupuestarios 2010 y 2013.
[4] Véase la Decisión de la Comisión en el asunto Air Malta (SA.33015), C(2012) 4198 final, considerando 111.
[5] La mayoría de estas franjas horarias son en aeropuertos coordinados [aeropuertos en los que un coordinador asigna las franjas horarias de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1)].

(137) Las contrapartidas deben ser proporcionales al efecto de falseamiento de la ayuda y, en particular, al tamaño y la importancia relativa de la empresa en su mercado o mercados. El grado de reducción se determinará según los casos (punto 40 de las Directrices).

(138) La Comisión señala que, aunque ČSA todavía disfruta de una posición de liderazgo en el mercado de aviación checo, la cuota de mercado de ČSA en el total de la capacidad productiva y la producción (en número de pasajeros) de la industria aérea europea es de solo un 1-2 %. Para una compañía aérea relativamente pequeña como ČSA, reducir aún más el tamaño de su flota podría tener un efecto negativo para su viabilidad, sin que ello ofrezca oportunidades de mercado importantes para sus competidores.

(139) En cuanto a la parte más importante de su contribución propia, la reducción de la capacidad, la Comisión considera que una reducción del [10–11] % es suficiente, en particular si se compara con otros asuntos de reestructuración de compañías aéreas ([1]).

(140) En esta situación, la Comisión considera que las contrapartidas citadas son suficientes con arreglo a las Directrices de salvamento y de reestructuración para reducir todo lo posible los efectos negativos sobre las condiciones comerciales.

6.3.4. **Ayuda limitada al mínimo (contribución propia)**

(141) En tercer lugar, según el punto 43 de las Directrices, para limitar el importe de la ayuda a los costes de reestructuración estrictamente necesarios, es necesaria una contribución importante al plan de reestructuración del beneficiario con cargo a sus propios recursos. Esta contribución puede incluir la venta de activos que no sean indispensables para la supervivencia de la empresa, o financiación externa obtenida en condiciones de mercado.

(142) En el caso de las grandes empresas, en principio la Comisión considera adecuada una contribución como mínimo del 50 % a los costes de la reestructuración. No obstante, en circunstancias excepcionales y en caso de dificultades especiales, la Comisión podrá aceptar una contribución más baja (punto 44 de las Directrices).

(143) La contribución debe ser real, es decir auténtica, sin incluir ningún beneficio previsto en el futuro como puede ser el flujo de tesorería (punto 43 de las Directrices). Por su propia naturaleza, la contribución propia no debe incluir otras ayudas estatales.

(144) A la vista de los costes totales de reestructuración de [8 900–10 500] millones CZK, la contribución propia de ČSA propuesta se compone de:

— un préstamo bancario privado concedido por Komerční banka ([125–140] millones CZK) y

— la venta de activos (terrenos, propiedades, aviones y filiales) ([2]).

(145) La contribución propia de ČSA propuesta por las autoridades checas representaría un [70-80] % de los costes totales de reestructuración. Por otra parte, la Comisión señala que ČSA llegó a un acuerdo de arrendamiento financiero privado para un avión ([25–30] millones USD), que también puede considerarse contribución propia.

Arrendamiento financiero de un avión

(146) ČSA pudo conseguir un acuerdo de arrendamiento de financiación privada para la adquisición de un avión Airbus A319 y dos motores en mayo de 2011. El arrendamiento financiero se concedió en condiciones de mercado […]. El acuerdo de arrendamiento financiero corresponde a un préstamo que asciende a [25–30] millones USD (aproximadamente [520–600] millones CZK, o el [5,3–5,9] % de los costes de reestructuración).

(147) El acuerdo de arrendamiento financiero permitirá a ČSA utilizar el avión durante un periodo de 10 años; tras el pago íntegro de todos los plazos, ČSA se convertirá en propietaria del avión. Además del pago de una entrada del [29-33] % del precio del avión, ČSA efectuará pagos trimestrales al arrendador, que se calcularán a partir del precio del avión más el equivalente del interés sobre el préstamo concedido por el banco a la sociedad de arrendamiento financiero (3 meses al tipo interbancario de oferta de Londres (LIBOR) más un margen). El pago de esos plazos (o más bien el reembolso del préstamo concedido por […] a la sociedad de arrendamiento financiero) se garantizará en particular mediante la pignoración del avión a favor del banco, que se mantendrá mientras dure el arrendamiento financiero.

(148) La Comisión señala que el acuerdo de préstamo demuestra que ČSA ya podía obtener financiación externa en condiciones de mercado sin ninguna ayuda de las autoridades checas. Esa financiación muestra que el mercado cree que el restablecimiento de la viabilidad es factible. Por lo tanto, la Comisión considera el arrendamiento financiero de [520-600] millones CZK como parte de la contribución propia.

([1]) En el asunto Air Malta (Decisión de la Comisión SA.33015, C(2012) 4198 final) la reducción de la capacidad en rutas rentables era del 5 %. En decisiones anteriores de reestructuración de compañías aéreas, las contrapartidas aceptadas se referían a una reducción global de la capacidad - Austrian Airlines: 15 % (Decisión de la Comisión C 6/2009, DO L 59 de 9.3.2010, p. 1, considerando 323) LTU: 28 % (Decisión de la Comisión N 428/2002, DO C 148 de 25.6.2003), o una disminución de la cuota de mercado – Cyprus Airways: 3 % (Decisión de la Comisión C 10/2006, DO L 49 de 22.2.2008, p. 25, considerando 129).

([2]) Para más detalles, véase el Cuadro 5.

Préstamo bancario privado de Komerční banka

(149) El préstamo propuesto concedido por Komerční banka consiste en una línea de crédito basada en un acuerdo marco. La Comisión señala que el acuerdo marco por el que se concede una línea de crédito de [480-540] millones CZK ya se había celebrado el 31 de marzo de 2009 y que, debido al deterioro de la situación financiera de ČSA, la línea de crédito se ha ido reduciendo en posteriores modificaciones del acuerdo marco. La última, de diciembre de 2009, aportaba una línea de crédito de solo [200–220] millones CZK hasta el 30 de junio de 2010. La Comisión entiende que la contribución propia propuesta de [125–140] millones CZK es el último balance de esta línea de crédito.

(150) La contribución propia debe demostrar que el mercado cree que es factible el restablecimiento de la viabilidad. Puesto que el correspondiente contrato de préstamo se celebró mucho antes de que comenzara el periodo de reestructuración y dado que Komerční banka redujo la línea de crédito posteriormente, la Comisión no acepta este préstamo privado como contribución propia a tenor del punto 43 de las Directrices.

Venta de activos

(151) Las ventas de activos pueden dividirse en tres grupos: i) ventas a operadores privados de mercado, ii) ventas de activos inmobiliarios al Aeropuerto de Praga y iii) ventas de filiales al Estado checo (ČAH).

i) Ventas a operadores privados de mercado

(152) Una parte de estas ventas se realizó sobre la base de una licitación abierta, transparente e incondicional, como la venta del negocio de venta de artículos libres de impuestos y la venta de Slovak Air Services, s.r.o.. Otra parte se vendió tras negociaciones individuales a entidades privadas, como el avión y las franjas horarias en Londres-Heathrow, que se vendieron a diversas compañías aéreas y a British Airways, respectivamente. Estas ventas tuvieron lugar en julio de 2010 y generaron [3 000–3 500] millones CZK ([31–35] % de los costes totales de reestructuración).

(153) La Comisión señala que esta parte de la contribución a los costes de la reestructuración procede efectivamente de los recursos propios de la empresa y es real y auténtica como exige el punto 43 de las Directrices. Por consiguiente, la Comisión acepta estos ingresos como contribución propia.

ii) Venta al Aeropuerto de Praga

(154) Los terrenos y propiedades situados en el perímetro del aeropuerto de Praga Ruzyně se vendieron al Aeropuerto de Praga el 9 de diciembre de 2009, 2 de febrero de 2010 y 13 de mayo de 2010. La venta de estos activos ascendió a [1 620–1 850] millones CZK ([15–17] % de los costes totales de reestructuración).

(155) La República Checa ha promulgado una ley sobre la propiedad del aeropuerto de Praga Ruzyně por la cual todos los terrenos y propiedades dentro del perímetro del aeropuerto deben ser propiedad de una compañía estatal habida cuenta de su importancia estratégica. Según las autoridades checas, la propiedad reviste importancia estratégica para el aeropuerto de Praga Ruzyně habida cuenta de la nueva pista que se va a construir allí.

(156) Todos estos activos se vendieron a un precio establecido en tasaciones elaboradas por expertos independientes de la República Checa [1] antes de que se produjeran las transacciones respectivas. La Comisión analizó las tasaciones presentadas y las consideró correctas. Las evaluaciones no dan ningún motivo de preocupación, ya que no se han detectado errores, se aplican metodologías aceptadas y las evaluaciones se basan en supuestos creíbles. La Comisión señala también que las tasaciones se presentaron antes de que se produjeran las transacciones respectivas y no toman en cuenta la situación de monopsonio del Estado como único comprador posible. Por lo tanto, la Comisión considera que los resultados de dichas tasaciones constituyen una aproximación correcta al precio de mercado realista de los activos.

(157) La tasación no tuvo en cuenta activos pignorados ni otras formas de gravámenes. Por lo que se refiere a los activos pignorados, especialmente los que aseguraban el préstamo de Osinek, las autoridades checas han confirmado que todos los activos pignorados se liberaron antes de que se produjeran las ventas. En dos de los tres contratos de venta, de fecha 9 de diciembre de 2009 y 2 de febrero de 2010, las partes acordaron que la propiedad se transferiría sin cargas. Solo el tercer contrato, de 13 de mayo de 2010, contiene una disposición según la cual la propiedad cedida incluye las cargas y servidumbres enumeradas en el Registro de la propiedad. Las cargas pertinentes son las siguientes:

a) servidumbre a favor del Aeropuerto de Praga para el uso de transformadores y puntos de distribución (parcela nº 2587);

b) servidumbre a favor de ČSA para el uso del terreno con fines de explotación (parcela nº 2588/3);

c) servidumbre a favor de PREdistribuce, a.s. para el mantenimiento de una red de cable y el derecho de entrada a la propiedad (parcela nº 2586/1).

[1] Estos expertos (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. y PROSCON, s.r.o.) están inscritos en el Registro de Institutos de Expertos del Ministerio de Justicia de la República Checa y tienen experiencia en el campo de tasación de activos.

(158) La Comisión considera que las cargas y servidumbres pueden reducir en principio el valor de la propiedad inmobiliaria. No obstante, señala que la servidumbre contemplada en el considerando 156, letra a), dejó de existir en el momento en que se traspasó la propiedad puesto que el beneficiario de la servidumbre era el propio comprador. Las autoridades checas han confirmado que la servidumbre contemplada en el considerando 156, letra b), ya no existía cuando se traspasó la propiedad. La tercera servidumbre, contemplada en el considerando 156, letra c), sigue vigente pero es una de las condiciones para conectar el Aeropuerto de Praga a la red de distribución eléctrica operada por PREdistribuce, a.s.

(159) Habida cuenta de la naturaleza vital de la única servidumbre traspasada con la propiedad, la Comisión considera que las servidumbres descritas no tienen repercusiones en el valor de los activos vendidos.

(160) A la vista de cuanto antecede, la Comisión acepta los ingresos procedentes de la venta de terrenos que ascienden a [1 620–1 850] millones CZK, como contribución propia.

iii) Venta de filiales a ČAH

(161) Otra parte de las ventas al Estado consiste en la venta de filiales de ČSA a ČAH. Estas filiales eran HCA ([500–580] millones CZK); Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] millones CZK); ČSA Services, s.r.o. ([25–28] millones CZK) y Czech Airlines Technics, a.s. ([1 000–11 500] millones CZK). El valor total de estos activos es de [2 350-2 600] millones CZK ([24-26] % de los costes totales de reestructuración).

(162) El valor de las ventas se estableció sobre la base de las tasaciones elaboradas por Deloitte Advisory, s.r.o. y PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. mencionadas en el considerando 53. La Comisión ha analizado los informes de evaluación presentados y los consideró correctos. Las evaluaciones no dan ningún motivo de preocupación, ya que no se han detectado errores, se aplican metodologías aceptadas y las evaluaciones se basan en supuestos creíbles. Por lo tanto, la Comisión considera que los resultados de dichos informes de evaluación constituyen una aproximación correcta al precio de mercado realista de los activos. La Comisión señala también que los informes de evaluación se presentaron antes de que se produjeran las transacciones respectivas.

(163) La creación de ČAH centró las observaciones del competidor, según el cual la única finalidad de dicha estructura es proveer a ČSA de fondos adicionales. No obstante, la Comisión señala que la República Checa ha declarado que la creación de ČAH tiene otras razones que la mera transferencia de capital a ČSA. El principal objetivo de ČAH es hacer más atractivas para los potenciales inversores las empresas de propiedad estatal. Con la estructura ČAH instaurada, efectivamente será más fácil privatizar filiales individuales de ČSA a distintos inversores por separado. Por otra parte, la creación de ČAH garantizará una tarificación competitiva de servicios dentro del grupo y estimulará la obtención de beneficios de todas las filiales así como su orientación hacia clientes externos.

(164) Por último, la creación de ČAH en su forma actual fue aprobada por la Autoridad Checa de Competencia (con compromisos) y las ventas de las filiales se realizaron sobre la base de los citados informes de evaluación.

(165) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión señala que la contribución propia total, incluidas las ventas de las filiales, ascendería al [78–85] % de los costes de reestructuración totales. En el asunto que nos ocupa, sin embargo, no es necesario tomar en cuenta esta medida puesto que incluso sin ella ČSA ha aportado una contribución propia suficiente para cubrir sus costes de reestructuración (consistente en la venta a operadores de mercado privados, la venta de terrenos y propiedades al Aeropuerto de Praga, de propiedad estatal, y el arrendamiento financiero del avión), que asciende a [5 200–5 800] millones CZK o el [55–60] % de los costes de reestructuración ([1]).

(166) Por consiguiente, la Comisión considera que se cumplen los requisitos del punto 43 de las Directrices y, por tanto, el importe de la ayuda se limita a los costes de reestructuración estrictamente necesarios.

6.3.5. **Principio de «ayuda única»**

(167) Por último, la ayuda debe respetar la condición de «ayuda única». El punto 72 de las Directrices dispone que una empresa que haya recibido una ayuda de salvamento y de reestructuración durante los últimos diez años no puede acogerse a ninguna otra ayuda de salvamento y de reestructuración.

(168) En la decisión de incoación, la Comisión albergaba dudas sobre los posibles elementos de ayuda estatal de un préstamo concedido por Osinek. Sin embargo, en su decisión final en el asunto SA.29864 – Posibles elementos de

([1]) El elemento de ayuda notificado es de 2 500 millones CZK. El arrendamiento del avión ([520–600] millones CZK), la venta a operadores privados del mercado ([3 000–3 500] millones CZK) y la venta de terrenos y propiedades al Estado ([1 620–1 850] millones CZK) suman [5 200–5 800] millones CZK. Así pues, incluso si la venta de filiales a ČAH se considerara ayuda, el elemento de ayuda sería de [4 500–5 000] millones CZK (2 500 millones CZK más [2 350–2 600] millones CZK). El elemento de ayuda es inferior al importe de la contribución propia ([5 200–5 800] millones CZK), que cubriría así más del 50 % de los costes de reestructuración totales [8 900–10 500] millones CZK.

Ayuda de Estado de un préstamo concedido por Osinek, a.s. la Comisión concluyó que dicho préstamo no constituía ayuda estatal y que, incluso si constituyera ayuda estatal, sería compatible con el Marco temporal [1]. Por otra parte, las autoridades checas han confirmado que ČSA no se ha beneficiado de ninguna ayuda de salvamento o reestructuración en los últimos diez años. Por lo tanto, la Comisión considera que se ha respetado el principio de «ayuda única».

6.3.6. **Otros posibles problemas en materia de ayudas estatales**

(169) Durante el procedimiento de investigación formal, los terceros interesados plantearon una serie de problemas potenciales adicionales en materia de ayudas estatales, en concreto, la venta de HCA, la financiación cruzada del pago de la remuneración del director general de ČSA por el Aeropuerto de Praga y una posible ventaja concedida a ČSA para la explotación de la ruta Praga-Tel Aviv.

Venta de HCA

(170) En sus observaciones, TS alegaba que ČSA ha utilizado la ayuda estatal que recibió para ampliar su filial de vuelos chárter (gestionada mediante su filial HCA), que puede ofrecer vuelos a un precio un 20 % inferior al precio habitual en el mercado.

(171) La Comisión ha solicitado información adicional sobre la venta y la futura operación de HCA. La República Checa ha aclarado que no se aportó ningún avión a HCA al traspasarle el negocio de vuelos chárter y confirmó que todos los arrendamientos financieros de aviones se realizaron en condiciones de mercado, de conformidad con un dictamen pericial sobre precios de traspaso [2] o bien con índices de arrendamiento fijados sobre la base del *Lease Rate Digest* (Boletín de índices de arrendamiento) publicado por International Bureau of Aviation [3], que se especializa en estimaciones de índices de mercado de arrendamientos de explotación para tipos individuales de aviones en función de su año de fabricación.

(172) Por lo que se refiere a cualquier posible traspaso de empleados, las autoridades checas han aclarado que un reducido número de personal administrativo (aproximadamente 20 personas) se traspasaron de ČSA a HCA en 2010 en relación con la contribución del negocio chárter de ČSA y de conformidad con las normas establecidas en el Código Mercantil checo. La mayor parte del personal, incluidos todos los pilotos y tripulantes de cabina, ha pasado a HCA tras un nuevo proceso de selección. Todo el personal empleado anteriormente por ČSA rescindió su contrato y celebró otro nuevo con HCA. Los derechos de antigüedad no se traspasaron a los nuevos contratos.

(173) Por último, la República Checa ha confirmado que no se ha desviado parte de la flota de ČSA a HCA para utilizarla en vuelos operados por ČSA. HCA no se ha ampliado desde 2009 y se limita a volver a su volumen original de vuelos operados por la división de vuelos chárter de ČSA de 2008 a 2009. HCA no operará vuelos regulares a destinos a los que ha dejado de volar ČSA, sino que solo ofrecerá vuelos chárter.

(174) Habida cuenta de la información facilitada, la Comisión no considera que se produzca una subvención cruzada de actividades entre ČSA y HCA y que la ventaja selectiva otorgada a ČSA no se ha trasferido a HCA.

Financiación cruzada de la remuneración del director general

(175) El director general de ČSA era asimismo director general del Aeropuerto de Praga y recibió un salario de ambos en 2010 y 2011. Por lo que se refiere a la alegación relativa a la posible ventaja concedida a ČSA, consistente en el salario de su director general, la República Checa ha explicado que la remuneración del director general se fijó sobre la base de dos acuerdos de gestión separados celebrados entre el director general y ČSA y el Aeropuerto de Praga, respectivamente. Por otra parte, la República Checa ha afirmado que el Aeropuerto de Praga no hizo ninguna compensación por el pago de la remuneración de las actividades del director general en ČSA. Según ambos acuerdos de gestión, la remuneración constaba de dos partes, un salario base y una bonificación en función del rendimiento. El componente base en el contrato de ČSA se reducía a 1 CZK al mes hasta que ČSA consiguiera resultados de explotación positivos. El importe de la bonificación en función del rendimiento se fijaba, sin embargo, en doce veces el componente base no reducido anual.

(176) La Comisión ha verificado las nóminas del director general que muestran que, efectivamente, el salario y las bonificaciones pagadas por ČSA ascendían a aproximadamente […] de sus ingresos anuales, el otro […] procedía de su empleo en el Aeropuerto de Praga. Esta diferencia se justifica sobre todo por los distintos resultados de las dos compañías en el periodo de referencia.

(177) Puesto que al director general se le remuneraba por su trabajo en las dos empresas en función de los resultados de las mismas, la Comisión considera que no se ha concedido ayuda estatal a ČSA por la forma en que se remuneraba al director general por su trabajo.

[1] La ayuda estatal concedida en virtud del Marco temporal tiene una finalidad distinta: facilitar el acceso de una empresa a financiación exterior destinada a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro en virtud del artículo 107, apartado 3, letra b), del TFUE y, por consiguiente, no constituye ayuda de salvamento y de reestructuración a tenor de las Directrices de salvamento y de reestructuración con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

[2] Dictamen pericial de 3 de junio de 2011, elaborado para el grupo ČSA por Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Ruta de Tel Aviv

(178) En sus observaciones, TS alega que la República Checa negoció la posibilidad de operar la ruta Praga-Tel Aviv para más de una compañía aérea especialmente en beneficio de ČSA. Las negociaciones, que implicaron un cambio en el Acuerdo sobre Transporte Aéreo bilateral (en lo sucesivo, «el Acuerdo») entre la República Checa y el Estado de Israel [1], se produjo poco después de la celebración de una licitación abierta para operar esa ruta que ganó TS (véase el considerando (73)).

(179) La Comisión señala que la República Checa tenía el derecho legal de iniciar negociaciones con el Estado de Israel para ampliar derechos de acceso al mercado de transporte para compañías aéreas de ambas partes hasta que se celebrara un Tratado de Aviación Europeo-Mediterráneo uniforme entre la UE y sus Estados miembros, por una parte, y el Estado de Israel, por otra.

(180) En el proceso de consultas que precedió a la celebración del Acuerdo, las autoridades de aviación acordaron, entre otras cosas, una ampliación temporal del acceso al mercado de transporte al permitir «vuelos especiales», a la que siguió una modificación del Acuerdo.

(181) Las autoridades checas han explicado que la ampliación del acceso al mercado de transporte checo-israelí no se negoció únicamente en beneficio de ČSA y que la ampliación del acceso se llevó a cabo respetando plenamente la normativa legal nacional y que no era contraria a la Decisión del Organismo de Aviación Civil del Ministerio de Transporte de la República Checa por la que se conceden a Travel Service derechos de transporte para la operación de la ruta [2].

(182) La Comisión considera que ciertamente es un derecho del Estado miembro promover un cambio en el Acuerdo bilateral en cualquier momento si ello no es contrario a las disposiciones del Derecho de la Unión. Por otra parte, la decisión por la que se concedió a TS el derecho a operar la ruta Praga-Tel Aviv no establece que no puedan concederse derechos similares a otro operador si se respetan las disposiciones del Acuerdo.

(183) Por último, la Comisión señala que el apartado 1 del artículo III del Acuerdo revisado establece que «*Cada Parte Contratante tendrá derecho a comunicar por escrito a la Otra Parte Contratante una o más líneas aéreas a los efectos de operar los servicios acordados en las rutas especificadas.*». Por consiguiente, ČSA no es la única compañía aérea que podía beneficiarse del cambio del Acuerdo. De hecho, la revisión del Acuerdo parece constituir una medida de apertura del mercado que puede considerarse favorable a la competencia. Por consiguiente, no puede concluirse que esta medida favorezca a ČSA específicamente y que, por tanto, constituya ayuda estatal.

6.4. CONCLUSIÓN

(184) La ayuda notificada constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La Comisión lamenta que las autoridades checas no hayan respetado la obligación de suspensión con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE. No obstante, habida cuenta de cuanto antecede, la Comisión considera que la ayuda concedida, que asciende a 2 500 millones CZK, y el plan de reestructuración son compatibles con las condiciones establecidas en las Directrices de salvamento y de reestructuración. Por tanto, la Comisión considera que la ayuda es compatible con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda de reestructuración notificada por la República Checa consistente en la concesión de 2 500 millones CZK a České aerolinie, a.s. (Czech Airlines) en forma de una permuta de deuda por capital de un préstamo, constituye ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

La ejecución de esta ayuda estatal es compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Checa.

Hecho en Bruselas, el 19 de septiembre de 2012.

Por la Comisión
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

---

[1] Tratado entre el Gobierno de la República Federal Checa y Eslovaca y el Gobierno del Estado de Israel sobre Transporte Aéreo, firmado en Jerusalén el 24 de abril de 1991.

[2] Decisión del Organismo de Aviación Civil del Ministerio de Transporte de la República Checa nº 278/2011-220-SP/18 de 30 de junio de 2011.