KOMISJONI OTSUS,

19. september 2012,

riigiabi SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) kohta, mida Tšehhi Vabariik andis ettevõtjale České aerolinie, a.s. (ČSA – Czech Airlines – ümberkorralduskava)

(teatavaks tehtud numbri C(2012) 6352 all)

(Ainult tšehhikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2013/151/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse komisjoni otsust algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu [1] artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus riigiabi SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) [2] suhtes,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool osutatud sätetele ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 12. mai 2010. aasta kirjaga teavitas Tšehhi Vabariik komisjoni ümberkorraldusabi andmisest ettevõtjale České aerolinie, a.s. (edaspidi „ČSA"). Komisjon küsis lisateavet 6. juuni 2010. aasta ja 25. novembri 2010. aasta kirjadega, millele Tšehhi ametiasutused vastasid 15. ja 24. septembri 2010. aasta, 15. detsembri 2010. aasta ja 28. veebruari 2011. aasta kirjadega.

(2) 23. veebruari 2011. aasta kirjaga teatas komisjon Tšehhi Vabariigile oma otsusest algatada abi suhtes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus (edaspidi „menetluse algatamise otsus"). Tšehhi Vabariik esitas märkused selle otsuse kohta 28. aprilli 2011. aasta kirjaga. Komisjon esitas lisaküsimusi 26. juuli 2011. aasta, 15. märtsi 2012. aasta, 7. mai 2012. aasta ja 11. juuli 2012. aasta kirjadega, millele Tšehhi Vabariik vastas 22. augustil 2011, 15. septembril 2011, 7. oktoobril 2011, 16. novembril 2011, 23. novembril 2011, 12. detsembril 2011, 3. jaanuaril 2012, 16. aprillil 2012, 22. mail 2012, 14. juunil 2012, 5. juunil 2012, 10. juulil 2012, 20. juulil 2012 ja 10. augustil 2012.

(3) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 23. juunil 2011. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkuseid.

(4) Komisjonile laekusid märkused kahelt huvitatud isikult 30. juunil 2011, 19. juulil 2011, 15. augustil 2011, 25. novembril 2011 ja 13. detsembril 2011. Komisjon edastas need Tšehhi Vabariigile, andes talle võimaluse neile vastata; Tšehhi Vabariik esitas oma märkused 31. augusti 2011. aasta ja 3. veebruari 2012. aasta kirjadega.

2. MEETME JA ÜMBERKORRALDUSKAVA KIRJELDUS

2.1. ÜMBERKORRALDUSABI

(5) Teatatud ümberkorraldusabi kogusummaks oli i) 2 500 miljoni Tšehhi krooni suurune laen riiklikult ettevõtjalt Osinek, a.s. (juhul kui seda käsitletakse riigiabina); ii) tagatise vabastamine ja ettevõtjalt Osinek saadud laenuga seotud võlakohustuste konverteerimine aktsiateks; ja iii) 20,8 miljoni euro suurune tagatud pangalaen, et rahastada lennuki ostu. Kavandatud ümberkorralduskulude teatatud kogusumma jääb vahemikku [8,9–10,5] (*) miljardit Tšehhi krooni [3] ([360–410] miljonit eurot).

(1) Alates 1. detsembrist 2009 on EÜ asutamislepingu artiklitest 87 ja 88 saanud vastavalt ELi toimimise lepingu artiklid 107 ja 108. Kõnealused artiklipaarid on sisult identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid ELi toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral viidetena vastavalt EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. Euroopa Liidu toimimise lepinguga tehti samuti teatavaid muudatusi terminoloogiasse, nt asendati „ühendus" „liiduga" ja „ühisturg" „siseturuga". Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt Euroopa Liidu toimimise lepingu terminoloogiat.

(2) Komisjoni otsus K(2011) 994 lõplik, 23. veebruar 2011 (ELT C 182, 23.6.2011, lk 13).

(*) Konfidentsiaalne informatsioon

(3) Ümberkorralduskulude summa pärast ümberkorralduskava läbivaatamist (3. jaanuaril 2012). Teatise põhjal oli ümberkorralduskulude summaks [7,6–9,2] miljardit Tšehhi krooni.

(6) 21. märtsil 2012 võttis komisjon vastu otsuse juhtumi SA.29864 kohta – võimalikud riigiabi mõjud ettevõtja Osinek a.s. antud laenu puhul. Uurimise tulemusena järeldatakse, et ettevõtja Osinek antud laen ei ole riigiabi ja isegi kui oleks, oleks selline abi kooskõlas riigiabi meetmete ajutise raamistikuga, et toetada praeguses finants- ja majanduskriisis juurdepääsu rahastamisele [1] (edaspidi „ajutine raamistik"). Seetõttu ei käsitleta praeguses ümberkorraldusabi juhtumis rohkem kõnealust meedet. 20,8 miljoni euro suurusest tagatud pangalaenust loobuti, kuna ČSA suutis tagada kapitalirendi, mille andis […]. Seega hinnatakse ainsa ümberkorraldusabina ettevõtja Osinek antud laenuga seotud võlakohustuste konverteerimist aktsiateks, mis toimus enne laenu tagatise vabastamist.

Tagatise vabastamine ja laenuga seotud võlakohustuste konverteerimine aktsiateks

(7) 3. mail 2010. aastal võttis Tšehhi valitsus vastu resolutsiooni nr 333 ČSA ümberkorralduskava kohta (edaspidi „resolutsioon nr 333"), mille kohaselt tegi Tšehhi valitsus Tšehhi Vabariigi tööstus- ja kaubandusministeeriumile [2] ülesandeks vabastada pandist mõned tagatised enne ČSA registreeritud kapitali suurendamist. Laenuga seotud võlakohustuste konverteerimine aktsiateks tugines juriidiliselt kõnealusele resolutsioonile ja see toimus 30. juunil 2010.

2.2. ABISAAJA

(8) ČSA on olnud Tšehhi Vabariigi riiklik lennuettevõtja alates 1923. aastast. 2009. aastal teenindas ČSA 37 % lennureisijatest, kes alustasid või lõpetasid oma reisi Prahas. ČSA on riiklik ettevõtja ja 95,69 % tema aktsiatest kuulub rahandusministeeriumi kaudu Tšehhi Vabariigile. Vähemusaktsionärid on Česká pojišťovna a.s. (2,26 %), Praha linn (1,53 %) ja Bratislava linn (0,51 %). ČSA on liidu Sky Team liige ja osutab regulaarlennuteenuseid (104 sihtkohta 44 riigis). 2009. aastal vedas ČSA 4,7 miljonit lennureisijat ja teenis 14,9 miljardit Tšehhi krooni (96 miljonit eurot) tulu.

(9) Tabelis 1 on näidatud ČSA finantsandmed alates 2006. aastast kuni 2011. aasta esimese pooleni.ts

Tabel 1

Czech Airlines finantsandmed (vastavalt Tšehhi raamatupidamisstandarditele)

Tuhandetes Tšehhi kroonides	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Kasum/kahjum	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Käive	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000–7 250 000]
Rahavood põhitegevusest	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	Ei kohaldata
Võlg	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000–2 900 000]
Netointress	– 94 374	– 55 254	– 14 263	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata
Vara puhasväärtus	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000–6 225 000]

Tabel 2

Põhikriteeriumide muutumine 2009. aastal (vastavalt Tšehhi raamatupidamisstandarditele)

Tuhandetes Tšehhi kroonides	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Kahjum	[– 1 320 000 – (– 1 190 000)]	[– 1 840 000 – (– 1 660 000)]	[– 2 625 000 – (– 2 365 000)]
Käive	[4 385 000 – 4 820 000]	[9 265 000 – 10 235 000]	[14 300 000 – 15 830 000]
Võlg	[5 685 000 – 6 285 000]	[5 550 000 – 6 065 000]	[6 290 000 – 6 960 000]
Vara puhasväärtus	[8 340 000 – 9 255 000]	[8 990 000 – 9 920 000]	[8 470 000 – 9 390 000]

[1] ELT C 16, 22.1.2009, lk 1.

[2] Ettevõtja Osinek nõuded ČSA suhtes, mis tulenevad Osineki laenulepingust, loovutati Tšehhi Vabariigi tööstus- ja kaubandusministeeriumile 2009. aasta septembris. See korraldus võimaldas Osineki likvideerida.

(10) Need arvud näitavad, et vaatamata teatavatele negatiivsetele muutustele teenis ČSA 2007. ja 2008. aastal siiski kasumit. Sellegipoolest halvenesid äritegevuse näitajad 2009. aastal majanduskriisi tõttu suurel määral. Käive vähenes vaatlusalusel perioodil veidi, kuid rahavood vähenesid oluliselt. Võla tase, mis arvutati pikaajaliste ja lühiajaliste kohustuste ja pangalaenude summana, oli enamvähem stabiilne. Varade väärtus vähenes olulisel määral, eelkõige 2009. aastal.

(11) Tabelis 2 on näidatud kvartalis toimunud muutused 2009. aastal. Tabelist selgub, et ettevõtte kahjum suurenes oluliselt, eriti juunist kuni septembrini – [705–785] miljoni Tšehhi krooni võrra, kusjuures ajavahemikul märtsist juunini moodustas vastav näitaja [470–520] miljonit Tšehhi krooni. Käive oli märtsist kuni juunini [4,88–5,42] miljardit Tšehhi krooni ja juunist kuni septembrini [5,04–5,59] miljardit Tšehhi krooni. Muutus ei ole väga suur ja seetõttu ei saa järeldada, et ettevõtte olukord halvenes eelkõige aasta esimeses pooles. Ettevõtte võlg vähenes märtsist kuni juunini ja suurenes ajavahemikul juunist kuni septembrini [0,89–1,05] miljardi Tšehhi krooni võrra. Kokkuvõttes suurenes ČSA varade koguväärtus esimesel vaatlusalusel perioodil (märtsist juunini) ja vähenes perioodil juunist kuni septembrini [75–85] miljoni Tšehhi krooni võrra.

(12) Tšehhi ametiasutused väidavad, et samal ajal kui ČSA finantsseisund halvenes 2008. aasta lõpus ülemaailmse majanduslanguse tagajärjel, oli ČSA-l põhjust uskuda, et 2009. aasta suvehooajal, kui lennunduses on tavaliselt tipphooaeg, saavutatakse oluliselt paremad tulemused. Selle prognoosi põhjal ja tuginedes eelmiste aastate kogemustele eeldas ČSA, et see loob piisava varu, mis võimaldab tal stabiliseerida rahavood ja ennetada täiendavat kahju.

(13) Sellest hoolimata näitasid augusti keskel juhtkonnale esitatud tulemused 2009. aasta esimese poole kohta, et juunis vähenes keskmine tulu märkimisväärselt. Oli selge, et ettevõte ei ole enam võimeline tegutsema, kui ta kohe ei kärbi kulusid ja ei saa välistest allikatest finantsabi. Ettevõtte direktorite nõukogu asutas töörühma, kellele tehti ülesandeks valmistada ette ettevõtte ümberkorralduskava. Seetõttu võttis ČSA juhtkond 2009. aasta augustis meetmeid ümberkorraldamise alustamiseks ja ČSA tähelepanu suundus igapäevaselt äritegevuselt ettevõtte üldisele ümberkorraldamisele.

(14) Seetõttu väidavad Tšehhi ametiasutused, et eelkirjeldatud sündmuste kontekstis võib ČSAd pidada raskustes olevaks äriühinguks vastavalt 2004. aasta ühenduse suunistele raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta [1] (edaspidi „päästmise ja ümberkorraldamise suunised") alates 2009. aasta augustist.

[1] ELT C 244, 1.10.2004, lk 2. Suuniste kehtivust pikendati 2009. aastal (ELT C 156, 9.7.2009, lk 3).

Český Aeroholding

(15) Pärast ümberkorraldamise lõpuleviimist oli Tšehhi Vabariigi eesmärk leida ČSA jaoks strateegiline partner. Praegune ajakava näeb ette, et ČSA strateegiline investor astub mängu hiljemalt 2013. aasta novembris. Kavandatud erastamise ettevalmistamisel otsustas Tšehhi valitsus luua ettevõttele uue organisatsioonilise struktuuri ettevõtte Český Aeroholding, a.s. (edaspidi „ČAH") raames.

(16) ČAH hõlmab praegu järgmisi ettevõtteid: ČSA, Prague Airport, a.s. (edaspidi „Praha lennujaam") ja ČSA endised tütarettevõtjad, s.t Czech Airlines Handling, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (edaspidi „HCA"), Czech Airlines Technics, a.s. ja ČSA Services, s.r.o. (vt joonis 1). ČAHi eesmärk on korraldada ümber valdusettevõtjasse kuuluvad ettevõtted, et lihtsustada nende juurdepääsu kommertsrahastamisele ja valmistada neid ette eelseisvaks erastamiseks.

(17) Czech Airlines Handling, a.s. osutab reisijateveoteenuseid ja õhusõidukite teenindamise teenuseid, õhusõidukite ja hoonete puhastusteenuseid ning maapealse transpordi teenuseid nii ČSA-le kui ka teistele lennuettevõtjatele, kes teostavad regulaarlende Prahasse või Prahast. Czech Airlines Handling, a.s. on ainus ettevõtja õhusõidukite puhastusteenuste turul Praha Ruzyně lennujaamas. Czech Airlines Handling konkureerib maapealse teeninduse osas Praha Ruzyně lennujaamas Praha lennujaama ja teiste maapealse teeninduse ettevõtjatega, näiteks ettevõtjaga Menzies Aviation.

(18) HCA tegeleb tellimuslendudega. Sellel turul konkureerib ta ettevõtjaga Travel Service, a.s. ja teiste väiksemate tellimuslende pakkuvate ettevõtjatega Praha Ruzyně lennujaamas, nt Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air jt, kellele kuulub üksnes väike turuosa Praha Ruzyně lennujaamas.

(19) Czech Airlines Technics, a.s. osutab väike- ja suurte lennukite hooldusteenuseid kõigil Boeing B737 ja Airbus320 tüüpi lennukitel. Samuti osutab ettevõtja põhjaliku kontrolli teenuseid ATR 42/72 tüüpi lennukitel ning omab sertifikaati kontrollide tegemiseks Airbus A310 tüüpi lennukitel. See tütarettevõtja teenindab eeskätt ČSAd. Sellegipoolest on [17,5–19,5] % tulust pärit kolmandatele isikutele osutatud teenustest, näiteks ettevõtjatele Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines ja Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services, s.r.o. tegutseb kõne- ja värbamiskeskusena; [88–98] % teenustest osutab ta ettevõtjale ČSA.

(21) Ümberkorralduseperioodi alguses oli ČSA enamusosanik paljudes teisteski ettevõtjates, näiteks:

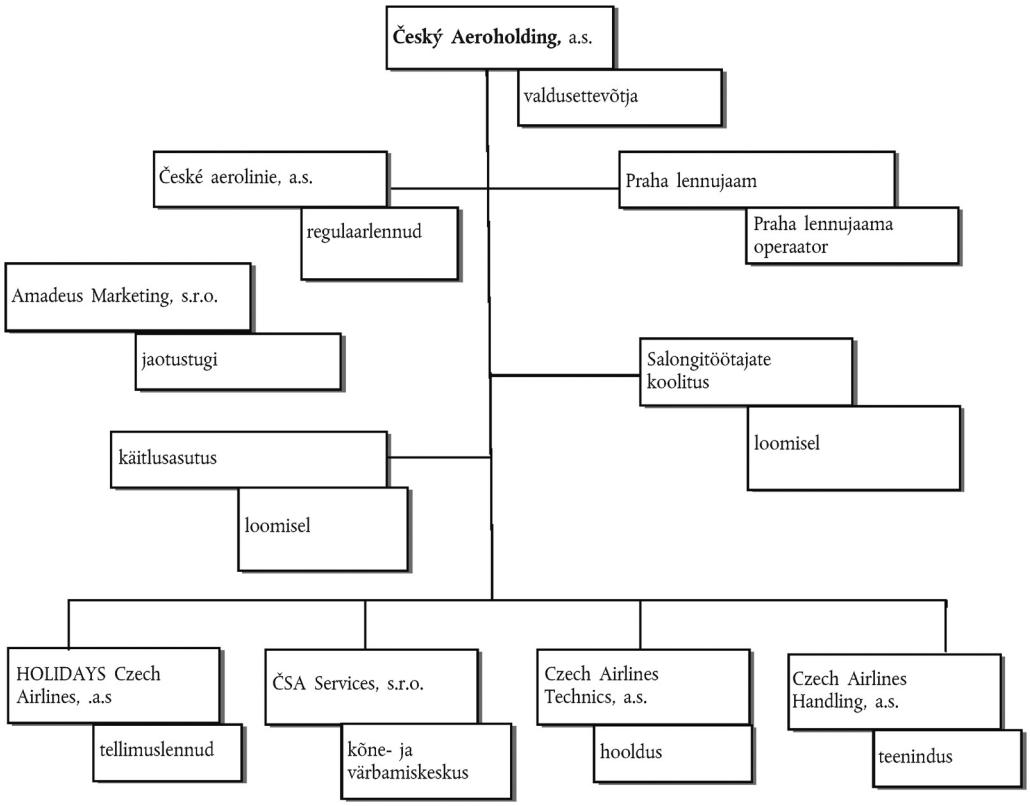
— Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 %), mis osutab rahvusvahelise broneerimissüsteemi Amadeus teenuseid Tšehhi ja Slovakkia Vabariikides;

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

— ClickforSky (100 %).

Joonis 1

Ettevõtja Český Aeroholding, a.s. struktuur



(22) Tšehhi konkurentsiamet kiitis ČAHi loomise heaks 25. oktoobril 2011. aastal mitmetel tingimustel, mis keskenduvad võimalikule konkurentsi ohustamisele, mis tuleneb ČSA ja Praha lennujaama ühendamisest nii vertikaalse kui ka horisontaalse kattumise tõttu (eelkõige maapealse teeninduse valdkonnas) ühinevate poolte tegevuse osas.

(23) Tingimused on nii käitumuslikud kui ka struktuurilised ja kohustavad ČAHi tagama läbipaistvat, mittediskrimineerivat ja võrdset juurdepääsu lennujaama infrastruktuurile Praha Ruzyně lennujaamas majanduslikult mõistlikel tingimustel kõigile huvitatud isikutele. Eelkõige on kohustused seotud Praha Ruzyně lennujaama käitaja eraldamisega ČAHi muudest tegevustest, tundliku äriteabe vahetamisega ČAHiga seotud õigussubjektide vahel, teenindusaegade jaotamisega Praha Ruzyně lennujaamas, Praha lennujaama maapealse teenindamise teenuste müümisega sõltumatule omandajale ning läbipaistva ja võrdse juurdepääsuga kõigile huvitatud turuosalistele ČAHi üksustes osutatud maapealse teenindamise teenustele ja/või remondi- ja hooldusteenustele Praha Ruzyně lennujaamas ([1]).

2.3. ÜMBERKORRALDUSKAVA

(24) 2010. aasta mais teatasid Tšehhi ametiasutused komisjonile ümberkorralduskavast (edaspidi „ümberkorralduskava"), mida seejärel ajakohastati hiljem esitatud teabega.

([1]) Tšehhi konkurentsiameti otsus nr S178/2011/KS-16953/2011/840/RP

Ümberkorralduskava keskendub meetmetele, mis on seotud ČSA põhitegevusega ehk regulaarsete reisilennuteenustega. Muud tegevusvaldkonnad kas müüakse või tellitakse allhankena valdusettevõtja struktuuris.

(25) ČSA probleemide põhjus peitub ülespuhutud võrgulaienduses aastatel 2004–2006 ja odavlennuettevõtjate sisenemises Praha Ruzyně lennujaama. Peale selle kannatas ettevõte möödunud aastate ebatõhusa tegevuse tõttu turgu valitseva ettevõttena, kuna sattus majanduslangusesse, millega kaasnes väiksem reisijatepoolne nõudlus ja kõrgemad kütusehinnad.

(26) Ümberkorralduskava ajakohastatud versiooni (3. jaanuar 2012) kohaselt püütakse taastada ČSA pikaajaline elujõulisus 2014. aastaks. Ümberkorraldusperiood hõlmab ajavahemikku 2009. aasta augustist kuni 2014. aasta juunini (kokku viis aastat).

(27) Kooskõlas hiljutiste arengutega lennunduses ajakohastasid Tšehhi ametiasutused ČSA elujõulisuse taastumist puudutavaid oletusi ja tutvustasid uut baasstsenaariumi ning parimat ja halvimat stsenaariumi. ČSA võtab oma tulevase arengu puhul konservatiivseks aluseks alltoodud hinnanguid. Hinnangutes ei võeta arvesse erainvestorite kavandatud sisenemist, mis mõjuks positiivselt ČSA tegevusele ja tugevdaks selle pikaajalist elujõulisust.

(28) Kõige olulisemad välistegurid, mis mõjutavad ČSA tegevust, on järgmised: i) kütusehinna tõus (suurenes ligikaudu 40 % võrreldes menetluse algatamise otsuses kirjeldatud stsenaariumidega); ii) oluliselt väiksem nõudlus; iii) tugev konkurents ja iv) piletimüügist saadava tulu vähenemine.

(29) Baasstsenaarium rajaneb oletusel, et turg areneb Tšehhi Riigipanga ja Rahvusvahelise Valuutafondi makromajanduslike prognooside kohaselt. Odavlennuettevõtjate sisenemist peetakse peamiseks teguriks, mis mõjutab ČSA turuosa tulemusi.

(30) Välised tegurid hõlmavad:

— kütuse turuhinda 1 000 USD/mT;

— vahetuskursi määrasid: USD 17,0 CZK/USD, EUR 24,5 CZK/EUR;

— tootlust [2–2,2], istekohtade täituvust [66–73] %.

(31) Sisemised tegurid hõlmavad:

— õhusõiduki omandi- ja hoolduskulude ümberkorraldamist;

— näitaja „kulu reisija kohta" täiendavat parandamist (ülemaailmse broneerimissüsteemi ja toitlustuskulude vähendamine);

— salongipersonali tootlikkuse parandamist Airbusi lennukipargis;

— salongipersonali kulude optimeerimist piirkondlikus (ATR) lennukipargis; lennukipargi suuremat kasutamist

— A320 ja B737 lennukiparkide osalist tihendamist (rohkem istekohti);

— väiksemat keskmist kütusekulu – lennukipargi uuendamise järelmeede;

— sissetulekute haldamise süsteemi optimeerimist – tootlikkuse suurenemine [0,95–1] % võrra;

— negatiivset mõju, mis tuleneb kasvuhoonegaaside saastekvootide ostmise kompenseerimisest lennureisija kohta saadava keskmise tulu kaudu;

— alates 2012. aasta suvest jätkatakse tegevust lennukipargiga, mis koosneb ATR (7 lennukit), Airbus (15 lennukit) ja Boeing (5 lennukit) tüüpi lennukitest.

(32) Ümberkorraldamise tulemusena loodab ČSA järgmisi tulemusi kasutatud kapitali tasuvuse (ROCE) osas:

Tabel 3

Oodatav kasutatud kapitali tasuvus

Kasutatud kapitali tasuvus	2011	2012	2013	2014	2015
Baasstsenaarium	– 23,6 %	[– 2,5–(– 3)]%	[0,9–1,1]%	[1,7–1,85]%	[2,1–2,4]%
Optimistlik stsenaarium	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)]%	[3,6–3,9]%	[4,8–5,2]%	[4,8–5,2]%
Pessimistlik stsenaarium	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)]%	[– 9,5 – – 8,9]%	[0,7–0,75]%	[0,98–1,1]%

(33) Tšehhi ametiasutused peavad baasstsenaariumi realistlikuks prognoosiks ja väidavad, et 2014. aasta lõpuks saavutatav kasutatud kapitali tasuvus [1,7–1,85] % on vastuvõetav.

(34) Optimistliku stsenaariumi puhul arvestatakse sellega, et kütuse hind väheneb 1–2 % (aastatel 2012–2013) ja 3 % (2014–2015). Lisaks põhineb see ümberkorraldusmeetmete prognoositust kiiremal rakendamisel ja kiiremal nõudluse kasvul võrreldes baasstsenaariumiga. Teisest küljest põhineb pessimistlik stsenaarium kütusehinna suurenemisel (3–5 % suurem kui 2012–2013) võrreldes baasstsenaariumiga. Lisaks arvestab see viivitusega kavandatud ümberkorraldusmeetmete rakendamisel ja sissetulekute haldamisega seotud algatustest (täielikult rakendatakse alles 2014. aastal) saadava väiksema kasuga.

(35) Kava näeb ette, et tasuvus võib taastuda 2013. majandusaastaks. Baasstsenaariumi kohaselt teenib ČSA maksustamisjärgset netokasumit [95–112] miljonit Tšehhi krooni ([3,8–4,3] miljonit eurot) 2014. aastal ja saavutab kasutatud kapitali tasuvuse [1,7–1,85] % 2014. aastaks ja [2,1–2,4] % 2015. aastaks.

Tabel 4

Kasum ja kahjum aastatel 2008–2014 (miljonit Tšehhi krooni) (vastavalt Tšehhi raamatupidamisstandarditele)

Eelarveaasta	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Tulud	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Kasum /kahjum enne makse	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220–180]	[68–75]	[85–110]

Nende tulemuste saavutamiseks teeb ČSA ettepaneku järgmiste põhimeetmete kohta:

(36) *Optimeeritud võrgumudel ja lennukipargi ümberkorraldamine*. Ümberkorraldusprotsessi alguses lendas ČSA 67 sihtkohta. Seda võrgustikku vähendatakse [18–20] % võrra ja ČSA keskendub nüüd üksnes turgudele, mis jäävad lühi- ja keskmise pikkusega lendude sihtkohtadesse. Lennud New Yorki ja Kanadasse peatati 2009. aastal. Prognooside kohaselt reisijatevedu kahaneb, mõõdetuna tuluna reisijakilomeetri kohta võrreldes 2009. aastaga, [22,5–25,5] %, samal ajal kui tulu pakutava istekohtkilomeetri kohta suureneb eeldatavasti [3,8–4,4] %. Peatati nii kasumlikud kui ka kahjumit kandvad marsruudid.

(37) Lennukiparki vähendatakse rohkem kui 50 %, mille tulemusel jääb 49 ümberkorralduseelsest õhusõidukist alles 20–23. Lendude koguarvu vähendatakse [36–40] % ja pakutavad istekohtkilomeetrid vähenevad [21–24] %. Sellest tulenevalt peaks istekohtade täituvus paranema ja saavutama baasstsenaariumi kohaselt [66–73] %.

(38) Lennukipargi struktuuri tuleb lihtsustada ja ajakohastada nii, et järk-järgult vahetatakse vanemad lennukitüübid (Boeing B737-400 ja B737-500) välja Airbus lennukite vastu. ČSA lennukipargi kaasajastamine suurendab ČSA konkurentsivõimet, mille tulemusel pakub tehnoloogiliselt uuem ja usaldusväärsem õhusõiduk reisijatele suuremat mugavust. Selle meetme muud eelised on lennukipargi käitamisega seotud kulude vähenemine, sealhulgas kokkuhoid, mis tuleneb lennukipargi ühtlustamisest ja transpordivõimsuse optimeerimisest.

(39) *Tuludega seotud algatused*. ČSA võttis kasutusele uue sissetulekute haldamise süsteemi, et optimeerida hinnakujundust ja kättesaadavust, seades eesmärgiks suurendada tulu iga istekohtkilomeetri kohta [3–3,5] % võrra 2011. aastal. Täiendavat tulu suurenemist prognoositakse seoses müügi oodatava suurenemisega ČSA veebilehe vahendusel – 2012. aastal müüakse prognooside kohaselt veebis [20–22] % piletitest võrreldes [7–8] % 2009. aastal. Sellega peaks kaasnema tulu seotud omatoodete müügist, näiteks teise pagasi tasu, parema istekoha määramise tasu ja müük õhusõiduki pardal, samuti kolmandate isikute, näiteks hotellide, autorendifirmade ja reisikindlustusfirmade toodete müügist saadav tulu. Tulude haldamine peaks suurendama kasumit [500–560] miljoni Tšehhi krooni võrra 2012. aasta lõpuks.

(40) *Kulude vähendamisega seotud algatused*. 2009. aastal lõi ČSA 3 200 otsest töökohta ja enam kui 1 600 töökohta oma tütarettevõtjate kaudu. Ümberkorralduse tulemusena loob ČSA 1 730 otsest töökohta ja 1 974 töökohta tütarettevõtjates, mis tähendab, et 2012. aasta keskpaigaks koondatakse rohkem kui 1 000 töökohta. ČSA vähendas pilootide ja salongitöötajate arvu seadusega ette nähtud miinimumini. Lisaks vähendas ČSA toitlustuskulusid turistiklassis, laeva pardal pakutavat meelelahutust, ettetulevate häiretega seotud kulusid ja kütusekulu. Peale selle tuleks vähendada rendi, IT- ja telekommunikatsioonikulusid. Lõpuks tuleks vähendada esinduste arvu välismaal ja Tšehhi Vabariigis. Kulude vähendamisega seotud algatused peaksid prognooside kohaselt säästma [275–310] miljonit Tšehhi krooni ja andma panuse tuludesse [650–725] miljoni Tšehhi krooniga 2012. aasta lõpuks. Müügikulu reisija kohta vähendati juba 2010. aastal [14,5–16,5] %.

(41) *Organisatsioonilised muutused*. Tšehhi Vabariik on püüdnud ČSAd erastada juba kahel korral [1], kuid on ebaõnnestunud mõlemal juhul. Tšehhi ametiasutused on veendunud, et ČAHi loomine on tõhus viis ČSA ja selle tütarettevõtjate müümiseks uuele erainvestorile. Esiteks kanti 2010. aastal ČSA põhitegevusega mitteseotud tegevused üle tütarettevõtjatele. See võimaldas ČSA-l keskenduda põhitegevusele. Teiseks müüdi need tütarettevõtjad ČAHile turutingimustel. Lõpuks liidetakse ČAHiga nii ČSA kui ka Praha lennujaam.

(42) See struktuur peaks muutma ettevõtted potentsiaalsete investorite jaoks ligitõmbavamaks ja tagama ka kontsernisiseste teenuste konkurentsivõimelise hinnakujunduse ja soodustama kõigi tütarettevõtjate rentaablust ja välisklientidele orienteeritust.

(43) *Põhitegevusega mitteseotud varade müük*. Lisaks tütarettevõtjate müümisele ČAHile, müüs ČSA ümberkorraldamise käigus ka olulisel hulgal muid varasid, nagu selgub tabelist 5. Kõik need varad müüdi kas avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva pakkumise tulemusena või sõltumatute hindamisaruannete alusel.

Tabel 5

ČSA varade müük ümberkorraldamise käigus

	Summa miljonit Tšehhi krooni
Tollimaksuvaba tegevuse müük ettevõtjale Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Teenindusaegade müük Londoni Heathrow lennujaamas lennuettevõtjale British Airways	[450–530]
Lennukite müük eri lennuettevõtjatele	[1 950–2 200]
Ettevõtja Slovak Air Services, s.r.o. müük ettevõtjale Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Maa ja hoonete müük Praha lennujaamale	[1 620–1 850]
Tütarettevõtjate müük ettevõtjale Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Kokku	[7 150–8 025]

2.4 RIIGIABI JA ÜMBERKORRALDUSKULUDE RAHASTAMINE

(44) Võttes arvesse ümberkorraldamise kogukulusid [8,9–10,5] miljardit Tšehhi krooni ([360–410] miljonit eurot), mis hõlmab eelkõige lennukipargi ümberkorraldamise kulusid ja lahkumishüvitiste tasumist, rekapitaliseeris Tšehhi Vabariik abisaajat 2 500 miljoni Tšehhi krooni suuruse riigiabiga, tehes seda laenuga seotud võlakohustuste konverteerimise kaudu aktsiateks (s.t [23–26] % ümberkorralduse kuludest) vastavalt 30. juuni 2010. aasta resolutsioonile nr 333.

(45) ČSA teeb ettepaneku hankida ülejäänud summa, s.t omapanuse [74–77] % tabelis 5 näidatud varade müügist.

(46) ČSA müüs tollimaksuvaba tegevuse [760–840] miljoni Tšehhi krooni eest ettevõttele Aelia Czech Republic, s.r.o. 2010. aasta veebruaris. Tegevusala müüdi pärast kaheetapilist pakkumismenetlust, mille korraldas ettevõtja UniCredit Czech Republic, a.s.

(47) ČSA müüs kaks teenindusaega Londoni Heathrow lennujaamas ettevõtjale British Airways Plc. (edaspidi „British Airways") rahalise hüvitise eest 2010. aasta juulis. Teenindusaegade vahetamise kokkuleppes nähakse ette, et ČSA ja British Airways kannavad teineteisele vahetamise teel üle vastavad teenindusajad [2] [17–19] miljoni naela suuruse rahalise hüvitise eest (ligikaudu [450–530] miljonit Tšehhi krooni). Teenindusaegade vahetamine toimus 2010. aastal ja British Airways tasus ČSA-le kahes osas: 2010. aasta novembris ja detsembris.

(48) ČSA müüs 15 lennukit järgmistel tingimustel: 2010. aastal müüs ČSA viis lennukit Boeing B737-400 ettevõtjale BLF Limited, mis on Vene lennuettevõtja UTair eriotstarbeline üksus, hinnaga [54–60] miljonit USA dollarit, ning kaks lennukit Boeing B737-500 ettevõtjale Mauritanian Airlines International hinnaga [12,5–15] miljonit USA dollarit. 2011. aastal müüs ČSA kolm lennukit Boeing B737-500 ettevõtjale Mika Limited kogusummas [21–25] miljonit USA dollarit. 2011. aastal müüs ČSA kaks lennukit ATR72-202 ettevõtjale Helitt Lineas Aéreas S.A. hinnaga [7,9–8,9] miljonit USA dollarit, kaks lennukit ATR72-200 ettevõtjale EUROLOT S.A. hinnaga [7,9–8,9] miljonit ja ühe lennuki ATR42-320 ettevõtjale Regourd Aviation hinnaga [1,6–1,9] miljonit USA dollarit. Kogutulu lennukite müügist on ligikaudu [105–120] miljonit USA dollarit või [1,950–2,2] miljardit Tšehhi krooni [3].

(49) 30. septembril 2010 müüs ČSA ettevõtja Slovak Air Services, s.r.o., Slovaki Vabariigi lennuteenuste osutaja, ettevõtjale Skyport, a.s. müügihinnaga [17,5–19,5] miljonit Tšehhi krooni. Pakkuja pakkus kõige kõrgemat hinda avatud pakkumismenetluses.

[1] 1992. aastal omandas Air France 19 % ČSA aktsiatest, kuid müüs need uuesti 1994. aastal. 2009. aasta aprillis pakkus ČSA riigile kuuluvat osalust müügiks, kuid Tšehhi valitsusele ei esitatud ühtki sobivat pakkumist ja Tšehhi valitsus tegi rahandusministrile ülesandeks menetlus tühistada.

[2] S.t teenindusajad, mis jaotati neile 2011. aasta suviseks sõiduplaaniperioodiks (27. märts 2011 –29. oktoober 2011) ja 2010/2011. aasta talviseks sõiduplaaniperioodiks (31. oktoober 2010 – 26. märts 2011).

[3] Vahetuskursi määraks on 18,5 Tsehhi krooni ühe USA dollari kohta, nagu on arvutanud Tšehhi Vabariik. (Tšehhi Riigipanga andmetel kõikus USA dollari ja Tšehhi krooni vahetuskursi kvartalimäär 18,3–20,2 Tšehhi krooni ühe USA dollari kohta 2010. aastal ja 16,9–18,78 Tšehhi krooni ühe USA dollari kohta 2011. aastal.)

(50) ČSA teenis [1,62–1,85] miljardit Tšehhi krooni maa ja hoonete müügist riigi osalusega Praha lennujaamale. Müügitehingute kokkuvõte on toodud tabelis 6.

Tabel 6

ČSA maa ja varade müük Praha lennujaamale

Krunt/vara	Ostuleping	Hind (tuhandetes Tšehhi kroonides)	Eksperdihinnang
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parkimine kruntidel 2570/4 ja 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
APC kontorihoone	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	YBN Consult, 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]	
Angaar F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Kokku:		**[1 620 000 –1 850 000]**	

(51) Tšehhi Vabariigi valitsus on näidanud üles strateegilist huvi lennujaama lähedal asuva ČSA kinnisvara soetamise vastu. Tšehhi ametiasutused põhjendavad neid tehinguid kasuga, mida nad kinnisvarast saama hakkavad. Tšehhi ametiasutuste sõnutsi on kinnisvara strateegiliselt oluline Praha lennujaamale seoses plaaniga ehitada lennuväljale uus lennurada. Tšehhi Vabariik märkis samuti, et Praha lennujaam rendib veel ühe angaari (angaar E) ettevõtjale Travel Service, a.s., mis näitab potentsiaali saada tulu kinnisvarast, mida ČSA enam ei vaja.

(52) Tabelis 6 kirjeldatud kinnisvara müük ei toimunud avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva pakkumismenetluse kaudu. Kooskõlas üldiste tegevuspõhimõtete ja seadusega ette nähtud riiklike nõuetega peavad kõik riigi osalusega ettevõtja poolsed kinnisvara omandamised toimuma õiglase vabaturu väärtuse alusel, mis kajastab hinda, mida turutingimustel maksaks erainvestor. Kinnisvara väärtus põhineb kohtus registreeritud ekspertide sõltumatul välishindamisel, mille käigus kasutatakse tunnustatud standardeid.

(53) Kõige olulisem osa ettevõtte omapanusest on pärit ČSA tütarettevõtjate müügist ettevõtjale ČAH. Müügitehing toimus 2011. aasta lõpus / 2012. aasta alguses ja koosnes ettevõtja Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] miljonit Tšehhi krooni), ČSA Services, s.r.o. ([25–28] miljonit Tšehhi krooni), HCA ([500–580] miljonit Tšehhi krooni) ja Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] miljardit Tšehhi krooni) müügist. Müügitehing ei toimunud avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva pakkumismenetlusena. Sellegipoolest tehti tütarettevõtjate väärtus kindlaks sõltumatute hindamisaruannete alusel, mille esitasid ettevõtjad Deloitte Advisory, s.r.o. ja PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

2.5. MENETLUSE ALGATAMISE OTSUS

(54) 23. veebruaril 2011 algatas komisjon ametliku uurimismenetluse. Menetluse algatamise otsuses avaldas komisjon kahtlust seoses päästmise ja ümberkorraldamise suuniste mitmete tingimustega. Eelkõige ei välistanud komisjon, et ČSA oli päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohaselt raskustes juba enne 2009. aasta teist poolt, s.t enne ümberkorraldusprotsessi algust, nagu väidavad Tšehhi ametiasutused.

(55) Komisjon avaldas samuti kahtlust selle osas, kas ČSA raskused olid liiga tõsised, et ČAH ei saanud nendega tegeleda. Samuti tundis komisjon huvi selle vastu, kas Tšehhi seaduste kohaselt oleks Praha lennujaamal võimalik anda oma rahaline panus ČSA ja tema tütarettevõtjate ümberkorraldamisse. Samuti kutsuti Tšehhi ametiasutusi üles esitama märkusi selle kohta, kas äritehingud ČSA ja Praha lennujaama vahel alates ühinemise kuupäevast on toimunud turutingimustel, mis välistas päästmis- ja ümberkorraldusabi saaja võimaliku riigiabi ülemineku mõnele muule õigussubjektile ČAHi raames.

(56) Võttes arvesse pikaajalise elujõulisuse taastamist, kutsus komisjon kolmandaid isikuid üles esitama märkusi välistegureid puudutavate põhioletuste kohta. Komisjon kutsus Tšehhi Vabariiki üles selgitama, kas pärast ümberkorraldamist loobutakse kõigist kahjumit tekitavatest tegevustest. Peale selle pidas komisjon küsitavaks, kas pikaajalist elujõulisust on võimalik taastada ümberkorraldusperioodi teatatud lõpuks ehk 2012. aasta lõpuks ja kas kavandatud kõige tõenäolisem stsenaarium (mis oli ka parim stsenaarium) on tõepoolest realistlik ja saavutatav. Samuti kahtles komisjon, kas ČSA suudaks tagada (oma rahalistest vahenditest või välistest allikatest) kommertslaenud ja võimalikud kommertstagatised 7 õhusõiduki kavandatud ostu korral 2013. ja 2014. aastal.

(57) Kompensatsioonimeetmetega seoses avaldab komisjon kahtlust, kas kavandatud meetmete eesmärk ei olnud pelgalt kahjumliku tegevuse lõpetamine, mis on igal juhul vajalik elujõulisuse taastamiseks. Sellised meetmed ei kvalifitseeruks sellisel juhul tõeliste kompensatsioonimeetmetena. Komisjon märkis samuti, et heaks saab kiita üksnes ümberkorraldusperioodi jooksul toimuvad kompensatsioonimeetmed. Seetõttu ei jää Toronto ja New Yorki JFK lendude lõpetamine kavandatud ümberkorraldusperioodi raamesse, mis kestis 2009. aasta teisest poolest kuni 2012. aastani.

(58) ČSA omapanuse suuruse osas kutsus komisjon Tšehhi Vabariiki üles selgitama kavandatud ČAHi struktuuri. Samuti esitas komisjon küsimuse selle kohta, kas kavandatud omapanust saab pidada reaalseks (seoses tehingutega, mis ei olnud veel toimunud menetluse algatamise otsuse vastuvõtmise ajal).

3. TŠEHHI VABARIIGI MÄRKUSED

(59) Vastuses komisjoni menetluse algatamise otsusele esitas Tšehhi Vabariik märkused ja selgitused kõigi punktide kohta, mis komisjon oli tõstatanud menetluse algatamise otsuses, osutades sellele, et teatatud ümberkorralduskava vastas kõigile päästmise ja ümberkorraldamise suunistes kehtestatud tingimustele. Peale selle andis Tšehhi Vabariik ajakohast teavet ümberkorraldusprotsessi kohta, näidates, et mitu ümberkorraldusmeedet on juba rakendatud ja tehtud on olulisi edusamme.

(60) ČSA raskustesse sattumise ajahetke osas kinnitas Tšehhi Vabariik, et ČSA oli 2009. aasta augustis raskustes, kuna sel ajal taipas juhatus, et ettevõtte suvehooajale tüüpilised kasumlikud tulemused olid hoopis negatiivsed. Tšehhi Vabariik esitas ka kvartalitulemused ja lisateabe, mis selgitas Tšehhi Vabariigi seisukohta, et ČSAst sai 2009. aasta augustis raskustes olev äriühing.

(61) ČAHi valdusettevõtja struktuuri kohta selgitasid Tšehhi ametiasutused, et ČAHi eesmärk oli eraldada ettevõtted ja parandada nende juurdepääsu kommertsrahastamisele ja valmistada neid ette kavandatud erastamiseks. Valdusettevõtjasse kuuluvate ettevõtete suhteid reguleeritakse lepinguga vastavalt turutingimustele ja kooskõlas Tšehhi äriseadustiku ja tulumaksuseaduse kehtivate sätetega, millega reguleeritakse suhteid seotud isikute vahel.

(62) Seoses sellega, et ČAHi kontsernis ei ole võimalik lahendada ČSA raskusi, selgitas Tšehhi Vabariik, et kõiki ČAHi ettevõtjaid kontrollib riik ja seetõttu allub igasugune abi riigiabi eeskirjadele. Peale selle peab mis tahes finantsabi vastama Tsehhi äriseadustiku ja maksuseaduste nõuetele. Samuti tekkisid probleemid, millega ČSA silmitsi seisis, enne ČAHi struktuuri loomist ja seetõttu ei olnud nende põhjuseks „kulude meelevaldne jagamine ČSA kontsernis" ning need olid seega oma olemuselt ČSA-sisesed.

(63) Mis puudutab Praha lennujaama võimalikku panust ČSA ümberkorraldamisse, siis kinnitas Tšehhi Vabariik, et lennujaam ei andnud ČSA ümberkorraldamisse mingit panust ning Tšehhi Vabariik, Praha lennujaama ainuke aktsionär, ei kavandanud panustamist ka tulevikus. Tehingud ČSA ja Praha lennujaama vahel toimusid standardtingimustel, mida Praha lennujaam pakub oma äripartneritele. Üür ja muud rahalised kaalutlused tulenesid kehtivatest hinnakirjadest.

(64) Kui arvata välja kohustus täita seadusega ette nähtud nõudeid, oleksid ČAHi kuuluvad ettevõtjad oma äritegevuses sõltumatud, sest emaettevõtja, ČAH, ei sekkuks tütarettevõtjate ärijuhtimisse. Kuna kõik suhted ČAHi ettevõtjate vahel põhineksid turutingimustel ja vastaksid seadusega ette nähtud nõuetele, nagu on eespool kirjas, kinnitas Tšehhi Vabariik, et ČSA-le antud ümberkorraldusabi ülekandmine ČAHi struktuuri kuuluvale ettevõtjale on võimatu.

(65) Seoses kahtlustega pikaajalise elujõulisuse taastamise osas tutvustas Tšehhi Vabariik muudetud prognoose ČSA elujõulisuse tulevase stsenaariumi kohta, esitledes muudetud baasstsenaariumi. Uue baasstsenaariumi kohaselt oodati aeglasemat kasvumäära, mis tuleneb läbivaadatud nõudluse muutumisest ja konservatiivsematest hinnangutest tulevase naftahinna kohta. Ebatulusa tegevuse lõpetamise osas kinnitas Tšehhi Vabariik, et kõik tütarettevõtjad, välja arvatud Czech Airlines Technics, teenisid kasumit ning sellisel kujul saab neid müüa toimivate ja elujõuliste ettevõtetena. Czech Airlines Technics müüakse ČAHile tema varade hinnaga, mida on hinnanud sõltumatu väliseksper t. Mis puudutab pärast ümberkorraldusperioodi lõppu tarnitavate lennukite rahastamist, siis oli Tšehhi Vabariik veendunud, et pärast ümberkorralduskava rakendamist ja erainvestori loodetud sisenemist on ettevõte suuteline tagama erasektori rahastamisvahendid lennukite jaoks, mille kohta on lepingud sõlmitud.

(66) Kompensatsioonimeetmete osas kinnitas Tšehhi Vabariik, et varade (sealhulgas tütarettevõtjate) müük, istekohtkilomeetrite vähendamine ja ČSA turuosa vähendamine Praha lennujaamas on piisav kompensatsioonimeede, võttes arvesse asjaolu, et ČSA oli piirkondlik veoettevõtja, kellel oli väiksem lennukipark ja piiratud hulgal sihtkohti.

Ta oli suurte ettevõtete ja odavlennuettevõtjate konkurentsisurve all ning seega võib mis tahes kompensatsioon ohustada ČSA suutlikkust muutuda mõistliku aja jooksul elujõuliseks. Tšehhi Vabariik kinnitas, et Toronto ja New Yorki JFK lennud peatati 2009. aasta novembris, seega teatatud ümberkorraldusperioodi raames.

(67) Tšehhi Vabariik andis teavet Komerční banka antud eralaenu kohta ([125–140] miljonit Tšehhi krooni), mis esitati ČSA omapanusena. Laen koosnes raamkokkuleppe põhisest krediidiliinist. Raamkokkulepe, millega nähti ette [480–540] miljoni Tšehhi krooni suurune krediidiliin, oli sõlmitud juba 31. märtsil 2009 ja seda muudeti 2009. aasta juunis ja detsembris.

(68) ČSA omapanuse kohta ümberkorraldamisse esitas Tšehhi Vabariik tõendid juba võõrandatud varade müügi kohta. Peale selle kinnitas Tšehhi Vabariik, et teatatud riigiabi tagatise vormis ei ole vaja, kuna ČSA sai erasektori rahalised vahendid lennuki jaoks, mis hangiti kapitalirendina, mille andis […]. Lennuk tarniti ČSA-le 2011. aasta mais.

4. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(69) Uurimismenetluse ajal sai komisjon vaid ühe põhjendatud märkuse konkurendilt [1] ja ühe märkuse kohalikult kodanikuühenduselt [2]. Konkurendiks on ettevõtja Travel Service, a.s. ja Icelandair Group hf (edaspidi „TS") ehk ettevõte, mis konkureerib ČSAga eeskätt tellimuslendude turul. TS väidab, et ČSA-le antud abi ei saa pidada kokkusobivaks, kuna see ei vasta päästmise ja ümberkorraldamisse suuniste tingimustele.

(70) ČSA pikaajalise elujõulisuse taastamise osas kritiseerib TS ümberkorralduskava, väites, et see ei sisalda selget ärimudelit [3] ettevõtte jaoks ning et parima stsenaariumi mitu põhilist eeldust on liiga optimistlikud (kütusehind, vahetuskurss, tootmisvõimsus). TS kritiseerib samuti kompensatsioonimeetmeid, mida pakutakse põhjendusega, et nende näol on tegu ettevõtte ellujäämiseks vajalikust tegevusest loobumisega. TS väidab samuti, et varade müük, mida esitati omapanusena, toimus ja rahalised vahendid kulutati ära enne ümberkorraldusprotsessi algust ja seega ei saa neid pidada tõeliseks panuseks ümberkorralduskuludesse.

(71) Samuti väidab TS, et ČSA-le antud riigiabi võimaldas laiendada äritegevust ja tütarettevõtjaid. Väidetavalt oli ČSA võimeline i) laiendama tellimuslendude alast tegevust, kuigi ČSA kavatses sellest loobuda, sest see oli eelnevalt kahjumlik; ja ii) uuendada lennukiparki, mis annab ČSA-le konkurentsieelise, mida võrreldav konkurent ei oleks finantskriisi ajal saavutanud.

(72) Veelgi enam, TS väidab, et ČSA kasutas saadud riigiabi tellimuslendudega tegeleva tütarettevõtja HCA laiendamiseks, mis võib pakkuda lende 20 % väiksema hinna eest, kui on turul tavaks [4]. TS väidab samuti, et ČSA suurendas HCA registreeritud kapitali 2010. aasta mais 162 miljoni Tšehhi krooni võrra.

(73) Täiendavad eelised, mis väidetavalt anti ČSA-le, seisnevad võimaluses teenindada Praha ja Tel Avivi vahelist marsruuti. TS väidab, et selle võimaluse üle peeti läbirääkimisi Tšehhi Vabariigi ametiasutustega eranditult ČSA jaoks, hiilides mööda õigusaktides ette nähtud eeskirjadest ja andes ČSA-le eelise konkurentidega võrreldes.

(74) TS väidab samuti, et isegi enne ČAHi loomist toimus Praha lennujaama ja ČSA *de facto* koondumine, kuna kahele ettevõttele loodi ühine juhtkond. Veelgi enam, TS väidab, et ČSA tegevjuht sai tasu Praha lennujaamalt ning et toimus ČSA-le osutatud IT-teenuste ristsubsideerimine.

(75) Peale selle ostis Praha lennujaam lennuettevõtjalt varad (hooned ja maa), mida viimane väidetavalt ei vajanud, ja rentis need tagasi lennuettevõtjale. Sellised privilegeeritud suhted Praha lennujaama ja ČSA vahel põhjustasid sooduskohtlemist, näiteks lennujaamateenuste diskrimineeriv hinnapoliitika ja juurdepääs tundlikule äriteabele. Peale selle väidab TS, et ČAHi loomine avaldab negatiivset mõju konkurentsile lennujaama ja peamise veoettevõtja vertikaalse integratsiooni tõttu. TSi arvates on ČAHi loomise peamiseks põhjuseks riigiabi andmise võimaldamine ČSA-le tütarettevõtjate omandamise kaudu ČAHi poolt.

[1] Märkus esitati kahe täiendava ettepanekuna ja kaebusena.

[2] Kodanikuühendus „Pro Hanspaulku" väidab, et ettevõtjale Czech Airlines antud abi eesmärk on kunstlikult hoida alal lennuettevõtjat kui Praha lennujaama klienti, kus on kavas ehitada uus lennurada. Kodanikuühendus tundis eeskätt muret selle projekti keskkonna- ja ühiskondliku mõju pärast.

[3] Eelkõige väidab TS, et ČSA on teinud valesid ettevõtlust puudutavaid otsuseid, näiteks avanud kahjumit tekitavad marsruudid, näiteks Praha ja Abu Dhabi vaheline marsruut 2011. aasta septembris.

[4] Hindamise kohta vt põhjendusi 177–180.

5. TŠEHHI VABARIIGI MÄRKUSED HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

(76) Tšehhi Vabariik käsitles üksikasjalikult kõiki kolmandate isikute esitatud väiteid oma märkustes. Tšehhi Vabariik rõhutas eelkõige pikaajalise elujõulisuse taastamisega seoses, et ajakohastas ümberkorralduskava [1] ja käsitles seega mitmeid märkusi juba ajakohastatud oletustes. Peale selle märkis Tšehhi Vabariik, et riigiabi summa on oluliselt vähenenud menetluse käigus, võttes arvesse loobumist lennukiostu projektist, mille puhul oli tagatud riigiabi.

(77) Riigiabi vahendite võimaliku kasutamise kohta ČSA tellimuslendude osakonna konkurentsivastaseks tegevuseks väitis Tšehhi Vabariik, et tellimuslennud olid sõltumatud ja regulaarlendudest eraldiseisvad juba riigiabi andmise ajal. ČSA ei andnud kunagi rahalist panust HCA [2] registreeritud kapitali. HCA registreeritud kapitali suurendati mitterahalise toetuse võrra ČSA-lt, mis tulenes selle tegevusest tellimuslendude valdkonnas. Seda osa ettevõttest hindas sõltumatu ekspert.

(78) Väidetava konkurentsieelise kohta, mille ČSA sai Tel Avivi marsruudi teenindamise tõttu, selgitas Tšehhi Vabariik, et kuigi TS valiti (avatud pakkumismenetluse raames; alates 2011/2012. aasta talvisest sõiduplaaniperioodist) ainukeseks lennuettevõtjaks, kellel on õigus osutada kokkulepitud veoteenuseid Praha ja Tel Avivi vahelisel marsruudil vastavalt kehtivatele õigusaktidele [3] kümme aastat, ei antud TS-ile garantiid selle kohta, et ühelegi teisele lennuettevõtjale ei anta selle aja jooksul luba selle marsruudi teenindamiseks. Tšehhi ametiasutused väidavad, et see oli Tšehhi Vabariigi transpordiministeeriumi üldine põhimõte mitte säilitada kehtivaid piiranguid, vaid vastupidi – laiendada lennuettevõtjate võimalusi turulepääsu osas, et avada turud lennutransporditeenustele.

(79) Praha ja Abu Dhabi vahelise marsruudi avamise kohta selgitas Tšehhi Vabariik, et seda marsruuti ei teenindanud ČSA ise, vaid see toimus jagatud koodiga lennuna [4] koostöös lennuettevõtjaga Etihad Airways. Marsruut keskendus transiitreisijatele, kes said kasutada paljusid erinevaid pikamaalende algusega Abu Dhabist, mida teenindas Etihad Airways. See koostöö parandas seega ČSA müügivõimalusi ja andis panuse selle pikaajalise elujõulisuse taastamisse väga väikeste lisakuludega.

(80) APC büroohoone müük ja tagasirentimine on Tšehhi Vabariigi sõnutsi levinud turutava, mis võimaldas müüjal saada likviidseid vahendeid, samal ajal kui ostja sai stabiilse sissetuleku tulevase üüri näol. Peale selle oli müüdud maa strateegilise tähtsusega, võttes arvesse uue lennuraja ehitamist Praha lennujaama. Sel põhjusel oli Praha lennujaam huvitatud selle vara ostmisest. Seega, tulenevalt seadusest Praha Ruzyně lennujaama [5] omandiõiguse kohta sai Praha lennujaam, sealhulgas selle ümbruses asuv või sellega seotud maa kuuluda üksnes Tšehhi Vabariigile või Tšehhi Vabariigis asutatud õigussubjektile ning tervikuna riigile. Selle nõude kohaselt olid sobivateks ostjateks üksnes täielikult riigi omandis olevad ettevõtted. Praha lennujaama käitaja oli selline õigussubjekt ja peale selle oli tal strateegiline huvi maa ostmise vastu.

(81) Tšehhi Vabariik väitis korduvalt, et ärisuhted ČSA ja Praha lennujaama vahel olid ja on alati vastanud riiklikele ja Euroopa Liidu õigusaktidele (vaata põhjendused 61–64). ČAHi kohta selgitas Tšehhi Vabariik, et vastavalt valitsuse 24. novembri 2010. aasta resolutsioonile nr 848 ei olnud ČAHi näol tegu infrastruktuuri ja lennuettevõtjate alalise vertikaalse integratsiooniga, vaid pelgalt piiratud kestuse ja funktsiooniga ühinemisega (ČSA ja Praha lennujaama vahel), mille eesmärk oli müüa ČSA ja selle tütarettevõtjad parimatel võimalikel tingimustel.

(82) Kodanikuühenduse Pro Hanspaulku esitatud märkuste kohta märkis Tšehhi Vabariik, et kodanikuühendus ei tõestanud õigustatud huvi olemasolu ja sellist huvi ei saanud järeldada esitatud vastuväitest, mis oli seotud Praha lennujaama uue lennuraja lõpuleviimisega, mida väidetavalt hakkaks kasutama eeskätt ümberkorraldatud ČSA. Sellele vastas Tšehhi Vabariik, et ümberkorralduskava kohaselt vähendatakse tegelikult ČSA turuosa Praha lennujaamas ja seega ei olnud kodanikuühenduste esitatud märkused põhjendatud.

[1] Pärast ametliku uurimismenetluse algatamist esitas Tšehhi Vabariik komisjonile ümberkorralduskava kaks ajakohastatud versiooni (15. september 2011 ja 3. jaanuar 2012).

[2] Enne ümberkorraldamist osutas HCA üksnes reisibüroo teenuseid ja ümberkorralduskava esimese versiooni kohaselt oli ČSA-l kavas HCA sulgeda. Kuid muudetud ümberkorralduskavas HCA reisibüroo säilitati ja sellele lisati ČSA tellimuslendude osakond.

[3] Seadus nr 49/1997 tsiviillennunduse kohta ja muudatusseadus nr 455/1991 litsentsimissüsteemi kohta (edaspidi „litsentsimissüsteemi seadus") muudetud kujul ning Tšehhi Vabariigi ja Slovaki Vabariigi ja Iisraeli valitsuste vahel sõlmitud kokkuleppe lennutranspordi kohta, millele kirjutati alla 24. aprillil 1991 Jeruusalemmas.

[4] Koodi jagamine on levinud koostöövorm lennuettevõtjate vahel, mille alusel pakub konkreetse vedaja teenindatavat lendu teine vedaja, et parandada müügivõimalusi. Selline koostöövorm võimaldab vedajatel laiendada pakkumises olevate sihtkohtade võrgustikku.

[5] Seadus nr 69/2010 Praha Ruzyně lennujaama omandiõiguse kohta.

6. **ABI HINDAMINE**

6.1. RIIGIABI OLEMASOLU

(83) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(84) Mõiste „riigiabi" hõlmab igasugust soodustust, mida finantseeritakse otseselt või kaudselt riigi ressurssidest ning mille on andnud riik või vahendaja, kes tegutseb talle antud volituste alusel ([1]).

(85) Sellega seoses tuleb teatatud kapitalisüsti, mis toimus Osineki laenuga seotud võlakohustuste konverteerimise kaudu aktsiateks, käsitleda riigiabina. Kapitalisüst hõlmab riigi rahalisi vahendeid ja see on valikuline eelis ČSA-le, kuna parandab selle finantsseisundit.

(86) Vastavalt Euroopa Kohtu kohtupraktikale mõjutab ettevõtjale antud abi liikmesriikide vahelist kaubandust, kui ettevõtja tegutseb liidu tasandil kauplemiseks avatud turul ([2]). Pelk asjaolu, et ettevõtja konkurentsivõime suureneb võrreldes teiste konkureerivate ettevõtjatega seeläbi, et talle antakse majanduslik eelis, mida ta muidu ei oleks tavapärase äritegevuse käigus saanud, osutab võimalikule konkurentsimoonutusele ([3]). Seetõttu võib liikmesriigi antud abi ettevõtjale aidata säilitada või suurendada kohalikku tegevust, mille tagajärjel on teises liikmesriigis asutatud ettevõtjatel vähem võimalusi tungida asjaomase liikmesriigi turule ([4]).

(87) Praegune meede mõjutab liikmesriikide vahelist kaubandust ja konkurentsi, kuna ČSA konkureerib teiste Euroopa Liidu lennuettevõtjatega, eelkõige alates õhutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi („kolmas pakett") jõustumisest 1. jaanuaril 1993. Kõnealune meede võimaldab ČSA-l jätkata tegutsemist, mille tulemusel ta ei pea seisma silmitsi tagajärgedega, mis tavaliselt tulenevad halbadest finantstulemustest ja seetõttu moonutavad konkurentsi.

(88) Seepärast on teatatud kapitalisüst, mis toimus laenuga seotud võlakohustuste konverteerimise kaudu aktsiateks, riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Tšehhi ametiasutused ei vaidlustanud seda järeldust.

6.2. ABI ÕIGUSPÄRASUS

(89) ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 nähakse ette, et liikmesriik ei tohi rakendada kavatsetud meetmeid enne, kui nimetatud menetluse järgi on komisjon teinud lõpliku otsuse. Komisjon märgib, et Tšehhi ametiasutused rakendasid abi, s.t konverteerisid Osineki laenuga seotud võlakohustused aktsiateks 30. juunil 2010. Seetõttu avaldab komisjon kahetsust, et Tšehhi Vabariik ei täitnud rakendamiskeeldu ja rikkus seega ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

6.3. ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA PÄÄSTMISE JA ÜMBERKORRALDAMISE SUUNISTE KOHASELT

(90) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c on sätestatud, et riigiabi võib anda teatud majandustegevuse arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(91) Komisjon on seisukohal, et praegune meede on ümberkorraldusabi, mida tuleb hinnata, võttes aluseks päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kriteeriumid, et teha kindlaks, kas abi on kokkusobiv siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 kohaselt.

6.3.1. **Abikõlblikkus**

(92) Abikõlblikkuse kohta on päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 33 kirjas, et äriühing peab olema raskustes olev äriühing nende suuniste punktide 9–13 tähenduses.

Raskustes olev äriühing

(93) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 9 on kirjas, et komisjon peab äriühingut raskustes olevaks siis, kui see ei suuda kas oma või omanikelt/aktsionäridelt või võlausaldajatelt saadud vahenditega peatada kahjumit, mis ametivõimude sekkumiseta viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti äriühingu tegevuse lõpetamiseni.

(94) Seejärel on päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 10 alapunktis a selgitatud, et piiratud vastutusega äriühingut loetakse raskustes olevaks siis, kui ta on kaotanud üle poole oma osa- või aktsiakapitalist ja üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul.

([1]) Vt Euroopa Kohtu otsust 16. mai 2002 kohtuasjas C-428/99 Prantsusmaa vs komisjon (Stardust Marine), EKL [2002] I-4397.

([2]) Vt eelkõige Euroopa Kohtu 13. juuli 1988. aasta otsust kohtuasjas 102/87 Prantsuse Vabariik vs Euroopa Ühenduste Komisjon, EKL [1988] 4067.

([3]) Euroopa Kohtu 17. septembri 1980. aasta otsus kohtuasjas 730/79 Philip Morris Holland BV vs Euroopa Ühenduste Komisjon [1980] EKL 2671.

([4]) Vt eelkõige Euroopa Kohtu 15. detsembri 2005. aasta otsust kohtuasjas C-66/02 Itaalia vs komisjon, EKL [2005] I-10968, lg 117 ja Euroopa Kohtu 15. juuni 2006. aasta otsust liidetud kohtuasjades C-393-04 ja C-41/05 Air Liquide Industries Belgium, EKL [2006] I-5332, lg 35.

(95) Tšehhi ametiasutused väidavad, et ČSA, mis on Tšehhi seaduse kohaselt aktsiaselts ja seetõttu piiratud vastutusega äriühing päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 10 alapunkti a kohaselt, sattus tõsistesse raskustesse 2009. aasta augustis, kui finantskriis mõjutas tugevalt isegi tipphooaega – suvist sõiduplaaniperioodi. Samal ajal kahanesid rahavood [– 2,4–2,1] miljardi Tšehhi kroonini, mis avaldas olulist mõju ettevõtte varadele.

(96) Tõepoolest vastas ettevõte 2009. aasta augustis päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 10 alapunktis a sätestatud tingimustele. ČSA registreeritud kogukapital oli 2 735 miljonit Tšehhi krooni. Tšehhi raamatupidamisstandardi kohaselt oli ČSA omakapital 2009. aasta augustiks negatiivne ([– 1 000–(– 900)] miljonit Tšehhi krooni 2009. aasta juuli lõpus) ja rohkem kui veerand selle registreeritud kapitalist oli läinud kaduma viimase 12 kuu jooksul, kuna 2008. aasta juulis oli omakapitali väärtuseks [900–1 000] miljonit Tšehhi krooni. Seetõttu alustas ČSA ümberkorraldusprotsessi 2009. aasta augustis. Seega oli ettevõte tõepoolest raskustes olev äriühing päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses ümberkorraldusabi andmise hetkel 2010. aasta juunis.

Vastasutatud äriühing

(97) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 12 on sätestatud, et vastasutatud äriühing ei ole päästmis- või ümberkorraldusabikõlblik isegi sel juhul, kui tema esialgne finantsseisund on ebakindel. Põhimõtteliselt loetakse äriühingut vastasutatuks esimese kolme aasta jooksul pärast tegevuse alustamist vastavas valdkonnas.

(98) ČSA loodi 1923. aastal ja seetõttu ei saa teda pidada vastasutatud äriühinguks.

Kontsern

(99) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 13 on sätestatud, et suuremasse kontserni kuuluv või selle poolt ülevõetav äriühing ei ole tavaliselt päästmis- või ümberkorraldusabikõlblik, välja arvatud juhul, kui suudetakse näidata, et raskused on äriühingusisesed ega tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest ning on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle. Kui raskustes olev äriühing loob tütarettevõtja, loetakse tütarettevõtjat koos teda kontrolliva raskustes oleva äriühinguga kontserniks ning ta võib saada abi päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 13 sätestatud tingimustel.

(100) Ümberkorraldusabi andmise hetkel 2010. aastal moodustas ČSA kontserni koos mitme ettevõtjaga, kes tegutsevad lennutranspordiga seotud valdkondades ([1]). Kontserni raamatupidamisaruanded näitavad, et kuigi lennuettevõtja kuulub suuremasse kontserni, annab ta tegelikult 94 % kogukäibest ning seega ei ole ühelgi muul kontserni kuuluval äriühingul võimalik lennuettevõtja ümberkorraldust rahastada. Lisaks tõendavad raamatupidamisaruanded, et lennuettevõtja kahjum on lennuettevõtjasisene ja seega ei saa seda omistada muudele kontserni kuuluvatele äriühingutele.

(101) Seega leiab komisjon, et ČSA raskused ei tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest kontserni siseselt, vaid enamjaolt lennuettevõtja põhitegevusest saadavast väikesest tulust. Raskused on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle, eelkõige seetõttu, et kasumis olevate tütarettevõtjate positiivne panus on ČSA põhitegevusest tuleneva kahjumi kompenseerimiseks liiga väike.

(102) Komisjon märgib, et ČAHi loomine (2011. aasta lõpus/2012. aasta alguses), mille näol on põhimõtteliselt tegu kontserniga päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 13 tähenduses, toimus pärast ümberkorraldusabi andmist ja seetõttu võib seda pidada ümberkorraldamise osaks, mis ei avalda mingit mõju ümberkorraldusabikõlblikkusele. Lisaks märgib komisjon, et kõik ärisuhted ČAHi liikmete vahel toimuvad turutingimustel ja kooskõlas Tšehhi seaduse ([2]) vastavate sätetega, s.t kontserni teised liikmed ei saanud panustada ČSA ümberkorraldusprotsessi.

6.3.2. **Pikaajalise elujõulisuse taastamine**

(103) Esiteks peab ümberkorraldamiskava, mille kestus peab olema võimalikult lühike, päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 35 kohaselt taastama mõistliku aja jooksul ning tulevaste tegevuseeldustega seotud realistlike oletuste alusel äriühingu pikaajalise elujõulisuse.

(104) Vastavalt päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktile 36 tuleb kavas kirjeldada asjaolusid, mis äriühingu raskusteni viisid, ning võtta arvesse praegust olukorda ja tuleviku turuväljavaateid vastavalt stsenaariumidele, mis põhinevad optimistlikel, pessimistlikel ja vahepealsetel oletustel.

(105) Kava peab pakkuma sellist pööret, mis võimaldaks äriühingul pärast ümberkorraldamise lõppemist kõik kulud ise kanda, kaasa arvatud amortisatsiooni- ja finantseerimiskulud. Ümberkorraldatud äriühingu eeldatav kapitalitasuvus peab olema küllaldaselt suur võimaldamaks tal turul omal jõul konkureerida (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 37).

([1]) Need ettevõtjad olid: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 %), ČSA Services, s.r.o. (100 %), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 %), Slovak Air Service, s.r.o. (100 %), Czech Airlines Handling, s.r.o. ja Czech Airlines Technics, a.s. (100 %).

([2]) Seaduse nr 513/1991 (äriseadustik) artiklid 66a ja 196a ning seaduse nr 586/1992 (tulumaksuseadus) jaotise 23 lõige 7.

(106) Komisjon märgib, et ümberkorraldamiskavas, mille kokkuvõte on esitatud eespool punktis 2.3, on äriühingu raskustesse viinud asjaolusid kirjeldatud. Selles on arvesse võetud praegust olukorda ja tulevikuväljavaateid ČSA peamisel turul – nimelt reisijateveo liinilendude turul – ning selles on esitatud stsenaariumid, mis põhinevad optimistlikel, pessimistlikel ja vahepealsetel oletustel ning ČSA tugevatel ja nõrkadel külgedel. Seega märgib komisjon, et ümberkorraldamiskavas on käsitletud kõiki päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 36 nõutud kohustuslikke aspekte.

(107) Praeguses ümberkorraldamiskavas eeldatakse, et pikaajaline elujõulisus on taas saavutatud juuniks 2014. Viieaastane muudetud ümberkorraldamisperiood on suhteliselt pikk. Vahepealsetele oletustele tugineva stsenaariumi kohaselt hakkab ČSA aga uuesti kasumit teenima juba aastal 2013. Samuti on enamik ümberkorraldamismeetmeid juba rakendatud, sealhulgas äriühingu tegevusmahu piiramine ja omapanuse genereerimine Tšehhi riigiasutused on tõestanud, et ümberkorraldamiskavas esitatud strateegia on kavandatud viieks aastaks pärast ČSA pikaajalise elujõulisuse taastamiseks vajaliku lühima aja hoolikat hindamist, pidades silmas võimalikke tegevustingimusi tulevikus. Lisaks märgib komisjon, et praegustes majandustingimustes tuleb lennuliikluse sektoris eelkõige saavutada äritegevuse ja teenuste osutamise tulemuslikkuse stabiliseerimine, et tagada *pikaajaline* elujõulisus kui tugev alus edasiseks kasvuks, ja mitte üksnes lühiajaline pööre. Oma olemusest tingitult võtab see mitu aastat. Samuti märgib komisjon, et varasematel juhtudel on viieaastast või pikemat ümberkorraldamisperioodi peetud vastuvõetavaks ([1]). Seepärast peab komisjon viieaastast ümberkorraldamisperioodi kokkuvõttes vastuvõetavaks.

(108) Selleks et võimaldada ČSA-l teha pööre, nähakse ümberkorraldamiskavas ette märkimisväärseid kulukärpeid (eriti tootmisvõimsuste ja töötajate arvu vähendamise ning äriühingu lennukipargi ja teenindatava liinivõrgu kahandamise kaudu) ja hulk tuludega seotud algatusi.

(109) Komisjon märgib, et ČSA on oluliselt vähendanud pilootide ja salongitöötajate arvu: üle 1 000 töökoha on juba kaotatud. Kulukärbete algatused toovad 2012. aasta lõpuks eeldatavalt netotulu [390–425] miljonit Tšehhi krooni. Müügikulusid reisija kohta vähendati juba 2010. aastal [15,5–17] %.

(110) Lisaks märgib komisjon, et lennukipargi vähendamine (30 % võrra) ja liinivõrgu vähendamine ([18–20] % võrra) toob eeldatavalt kaasa tulude kasvu pakutava istekohtkilomeetri kohta [3,9–4,3] %. Selle tulemusena paraneb istekohtade täituvuse näitaja vahepealsetel oletustel põhineva stsenaariumi korral [66–73] %. Lennukipargi uuendamine ning Boeingi tüüpi lennukite väljavahetamine Airbuside vastu toob kaasa väiksemad tegevus- ja hoolduskulud, mis tähendab kokkuvõttes tõhusamat lennukipargi ärilist haldamist. Liinivõrgu ja lennukipargi vähendamine toob eeldatavalt 2012. aasta lõpuks kaasa netotulu [195–215] miljonit Tšehhi krooni.

(111) Samuti märgib komisjon, et ČSA juurutas uue tulude haldamise süsteemi, mille eesmärgiks on suurendada tulusid pakutava istekohtkilomeetri kohta 2011. aastal [3–3,5] % võrra. Koos tuludega kaasnevate omatoodete ja kolmandate isikute toodete müügist lisab tulude haldamine 2012. aasta lõpuks kasumisse eeldatavalt [500–560] miljonit Tšehhi krooni.

(112) Tuginedes oma teadmistele selle majandussektori kohta, mis põhinevad teiste lennuettevõtjate ümberkorraldamise juhtumitel, on komisjon seisukohal, et need algatused võimaldavad ČSA-l vähendada oma kulusid ja teenida täiendavaid tulusid, et saavutada pikaajalise elujõulisuse taastamine 2014. aasta juuniks.

(113) Prognoosi tulemused põhinevad realistlikel eeldustel, eelkõige kasvumäärade, inflatsiooni, kütuse hindade ning USA dollari ja Tšehhi krooni vahetuskursi muutumise osas. Oma kommentaarides menetluse algatamise otsuse kohta käsitles Tšehhi Vabariik komisjoni kahtlusi algeelduste osas, esitades täiendavaid selgitusi, sealhulgas eelkõige järgmisi:

— lisaks algse ümberkorraldamisperioodi pikendamisele on Tšehhi Vabariik üle vaadanud oma prognoosid elujõulisuse taastamise arengu osas, tuginedes pärast ülevaatamist vahepealsetel oletustel põhinevale stsenaariumile, ja mitte optimistlikule stsenaariumile, mis oli algse kava lähtekohaks; nüüd on ČSA eesmärgiks saavutada 2014. aasta lõpuks rakendatud kapitali tasuvus [1,7–1,85], ja mitte [3–3,5] %, mis oli seatud eesmärgiks algses ümberkorraldamiskavas;

— kui varem plaanis ČSA soetada seitse uut lennukit aastatel 2013–2014, siis nüüd on ta kavandanud selle ostu ajavahemikule 2014–2016. ČSA kinnitab, et kõigi nende lennukite ostu rahastab ärisektor, ilma et selleks kasutataks riigiabi;

— Tšehhi Vabariik on kinnitanud, et ČSA loobub kõigist kahjumit tootvatest tegevustest.

(114) Positiivse asjaoluna märgib komisjon, et algeeldused sisemiste ja välimiste tegurite osas on pärast menetluse algatamise otsust üle vaadatud: näiteks eeldatakse aastatel 2010–2013 aeglasemat nõudluse kasvu kiirust ja kõrgemaid kütusekulusid. Hulga põhieelduste ülevaatamise ja

([1]) Vt komisjoni otsused järgmiste juhtumite puhul: *Austrian Airlines* (C 6/09), ELT L 59, 9.3.2010, lk 1, põhjendus 296 (kuueaastane ümberkorraldamisperiood), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, põhjendus 217 (viieaastane ümberkorraldamisperiood) ja *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, põhjendus 93 (viieaastane ümberkorraldamisperiood).

kohandamise tulemusena on koostatud muudetud finantsprognoos, milles prognoositav 2013. aasta kasum on vähenenud [123–135] miljonilt Tšehhi kroonilt [68–75] miljoni Tšehhi kroonini. Kohandatud eeldused annavad nüüd ČSA edasisest arengust realistlikuma ja põhjendatuma pildi.

(115) Lisaks on ČSA esitanud stsenaariumide analüüsi, mis kätkeb lisaks eespool nimetatud realistlikumatele eeldustele (vahepealsetel oletustel põhinev stsenaarium) ka optimistlikku ja pessimistlikku stsenaariumi, milles mõnede põhitegurite osas on eeldusi muudetud.

(116) Vahepealsetel oletustel põhineva stsenaariumi kohaselt prognoosib ČSA, et saavutab positiivse tegevuskasumimarginaali alates aastast 2013. Isegi pessimistliku stsenaariumi korral jõuaks ČSA kasumisse aastal 2014.

(117) Samas peaks äriühingu rakendatud kapitali tasuvus taastuma 2015. aastaks ainult mõõdukal tasemel (ligikaudu [1,9–2,2] %). Selline tasuvus on küllaltki väike, ent tundub realistlik, kui võtta arvesse tõsiasja, et ČSAga sama tegevusvaldkonna äriühingud (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) saavutasid aastatel 2003–2009 rakendatud kapitali tasuvuse vahemikus [– 1,2 – – 1] % – [5,4–6,3] %. Positiivse rakendatud kapitali tasuvuse saavutasid neist äriühinguist üksnes Lufthansa ([5,3–6] %), British Airways ([4,9–5,7] %) ja AF-KLM ([2–2,3]%). Teisest küljest saavutasid odavlennuettevõtjad aastatel 2004–2007 rakendatud kapitali tasuvuse [5,5–6,5] – [15,5–17] % [1].

(118) Seega püsib ČSA eesmärgiks seatud rakendatud kapitali tasuvus allpool eespool nimetatud kõige tõhusamalt tegutsevate odavlennuettevõtjate omast ning suurte lennuettevõtjate omast, kes teenivad kasu mastaabisäästult. Oma ümberkorraldatud lennukipargiga (20–23 lennukit) jääb ČSA ikkagi väikeseks piirkondlikuks turuosaliseks, kelle pikaajalise arengu suudaks kõige paremini kindlustada erainvestori kaasamine.

(119) Arvestades tõsiasja, et Tšehhi Vabariik kui äriühingu omanik on olukorrast hästi teadlik ning on õigeaegse erastamise poolt, on selline mõõdukas elujõulisuse taastamine vastuvõetav. Veelgi enam, tõsiasi, et ČSA-l õnnestus sõlmida uue lennuki ostmiseks algselt plaanitud, riigi garanteeritud pangakrediidi kasutamise asemel erasektorist rahastatav liisingleping, on märk sellest, et turud usuvad äriühingu elujõulisuse taastamise võimalikkusesse.

(120) Samuti märgib komisjon positiivse küljena, et siiani on ČSA teinud oma ümberkorraldamise protsessis märkimisväärseid edusamme ning kavandatud algatuste rakendamine on avaldanud ČSA-le positiivset mõju juba 2011. aastal: kui lendude arv vähenes eelneva ja järgneva aasta võrdlevas arvestuses [15,5–17] %, siis lennuliiklusest teenitud tulu vähenes eelneva ja järgneva aasta võrdlevas arvestuses ainult [8–9] %. 2012. aasta esimeses kvartalis suurenes algpunktist sihtpunkti sõitvate reisijate arv [7,9–8,4] %, mis avaldas omakorda positiivset mõju tuludele pakutava istekohtkilomeetri kohta, mis kasvasid [12,5–14] %. Sammuti õnnestus ČSA-l vähendada 2011. aastal toitlustuskulusid [115–130] miljoni Tšehhi krooni võrra ning kulusid reisija kohta [14,5–16] %. Tänu kulude kokkuhoiu meetmete rakendamisele vähenesid üleilmse müügisüsteemi kasutamisega seotud kulud 2010. aastal eelneva ja järgneva aasta võrdlevas arvestuses [68–75] miljoni Tšehhi krooni võrra ja 2011. aastal [89–96] miljoni Tšehhi krooni võrra.

(121) ČSA on juba teostanud plaanitud töötajate koondamise ja varade müügi ning oma kõrvalteenuste üleviimise tütarettevõtjatesse, mis müüdi seejärel ČAHile.

(122) Arvestades märkimisväärseid rakendatud ümberkorraldamismeetmeid ja praeguseks juba tehtud edusamme, on komisjon seisukohal, et muudetud ümberkorraldamiskava võimaldab ČSA-l taastada oma pikaajaline elujõulisus mõistliku aja jooksul.

6.3.3. **Põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimine (kompensatsioonimeetmed)**

(123) Teiseks tuleb päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 38 kohaselt selleks, et vähendada nii palju kui võimalik negatiivset mõju kaubandustingimustele, võtta kompensatsioonimeetmed. Meetmed võivad sisaldada vara loovutamist, tootmisvõimsuse või turuosa piiramist ning turutõkete vähendamist asjaomastel turgudel (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 39).

(124) Selles osas ei loeta kahjumit tekitavast tegevusest loobumist, mis on elujõulisuse taastamiseks igal juhul tarvilik, kompensatsioonimeetmete hindamisel tootmisvõimsuse või turuosa piiramiseks (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 40).

(125) ČSA pakub välja järgmised kompensatsioonimeetmed:

— veomahu vähendamine;

— loobumine teenindusaegadest Euroopa koordineeritud lennujaamades, sealhulgas Londoni Heathrow lennujaama teenindusaja müük;

— varade müük.

(126) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon teatavate ČSA poolt välja pakutud kompensatsioonimeetmete osas kahtlusi selles mõttes, et need tundusid pelgalt elujõulisuse meetmetena. Tšehhi Vabariik on seda punkti selgitanud ning esitanud põhjenduse, mis tõestab eespool loetletud meetmete asjakohasust.

[1] Boston Consulting Groupi läbi viidud turu-uuring.

Veomahu vähendamine

(127) ČSA on võtnud plaani vähendada oma lennukiparki 50 % võrra, mis avaldab omakorda mõju liinivõrgule. 2009. aastal oli äriühingu tegevusmaht kokku [8–9] miljardit pakutavat istekohtkilomeetrit. Ümberkorraldamisprotsessi lõpuks plaanib ČSA pakkuda [6,2–7] miljardit istekohtkilomeetrit, s.t liinivõrku vähendatakse [2–2,2] miljardi istekohtkilomeetri võrra (mis võrdub [20–25] %-ga).

(128) Samuti on ČSA nõustunud, et teisi meetmeid, nagu otsust tühistada New Yorgi ja Toronto liinid, tuleb käsitada pelgalt elujõulisuse meetmetena. ČSA juhatus võttis selle otsuse vastu 2009. aasta juulis (st enne ümberkorraldamisperioodi algust). Need lennud lõpetati alates 2009. aasta novembrist. Samas näitab tõsiasi, et ČSA võttis nende liinide sulgemise otsuse vastu enne ümberkorraldamisperioodi algust, et see äriotsus võeti vastu pigem lennuettevõtja elujõulisuse tõstmiseks kui eesmärgiga viia riigiabi võimalikud moonutavad mõjud äritingimustele miinimumini.

(129) Muudetud ümberkorraldamiskavas teeb ČSA ettepaneku sulgeda kompensatsioonimeetmete raames kuus kasumlikku liini ([1]) ning vähendada veel kümnel kasumlikul liinil pakutavaid istekohtkilomeetreid ([2]). Liinide sulgemine ja väljapakutud tegevusmahu vähendamine toob kaasa pakutava veomahu vähenemise [900–1 000] miljoni pakutava istekohtkilomeetri võrra, mis vastab liinilennuliikluse mahu [10–11] %-lisele ([3]) vähenemisele võrreldes 2009. aastaga. ČSA on kinnitanud, et ta säilitab väljapakutud vähendatud mahu kompensatsioonimeetmena kuni ümberkorraldamisperioodi lõpuni.

(130) Liin loetakse kasumlikuks, kui selle marginaali C1-osa oli 2009. aastal positiivne. C1-osas võetakse arvesse igale konkreetsele liinile omistatavaid lennu-, reisija- ja müügikulusid (s.o muutuvkulusid). Seda arvutatakse valemi järgi: (liini tulud – liini muutuvkulud) / liini tulud. Seepärast teenivad kõik liinid, millel on positiivne marginaali C1-osa, piisavalt tulusid mitte üksnes liini muutuvkulude katmiseks, vaid andes oma panuse ka äriühingu püsikulude katmiseks.

(131) Komisjoni arvates on marginaali C1-osa asjakohane näitaja, sest selles võetakse arvesse kõiki kõnealuse liiniga otseselt seotud kulusid. Komisjon märgib, et sarnast marginaali peeti vastuvõetavaks ühe võrreldava juhtumi puhul ([4]).

(132) Mis puutub kolmanda isiku (TS) väitesse, et ČSA on avanud uusi kahjumlikke liine, nagu Praha – Abu Dhabi liin, siis komisjon märgib, et Tšehhi riigiasutuste esitatud selgituste kohaselt on see koodijagamise liin, mida käitatakse koostöös Etihad Airwaysiga. Igal juhul – kuigi võidakse avada uusi liine – on ČSA kohustunud oma liinivõrku tervikuna vähendama [20–25] % võrra (pakutavate istekohtkilomeetrite osas) ning säilitama selle vähendatud liinivõrgu kuni ümberkorraldamisperioodi lõpuni. Lisaks on ČSA pakkunud välja võimaluse sulgeda 16 oma kasumlikku liini või vähendada veomahtu nendel liinidel, et pakkuda kompensatsiooni oma konkurentidele.

Loobumine teenindusaegadest koordineeritud Euroopa lennujaamades

(133) Komisjon märgib, et muudatuste tõttu liinivõrgus loobub ČSA mitmetest oma teenindusaegadest koordineeritud lennujaamades ([5]). Teenindusaegadest loobumine võimaldab teistel konkureerivatel lennuettevõtjatel suurendada oma veomahtu neis koordineeritud lennujaamades (olenemata tegelikust liinist, mis suleti) ning seega tähendab see turule sisenemise tõkete vähendamist ČSA konkurentide kasuks.

Varade müük

(134) Lisaks väidab ČSA, et tema mittekahjumlike varade müük, nagu Londoni Heathrow lennujaama teenindusaegade müük (vt põhjendus (47)) ja 15 lennuki müük (vt põhjendus (48)) ning tollimaksuvaba äritegevuse müük (vt põhjendus (46)) ja tütarettevõtjate müük ČAHile (vt põhjendus (53)), tuleks samuti lugeda kompensatsioonimeetmeks. Võttes aga arvesse tõsiasja, et kompensatsioonimeetmed peaksid toimima eelkõige turul või turgudel, kus äriühingul on pärast ümberkorraldamist märkimisväärne turuosa, on asjakohased ainult reisijate lennuliikluse turuga seotud meetmed.

(135) Seega saab lisaks [10–11] %-lisele tegevusmahu vähendamisele kasumlikel liinidel ja teenindusaegadest loobumisele koordineeritud lennujaamades asjakohaste kompensatsioonimeetmetena arvesse võtta ainult Londoni Heathrow lennujaama teenindusaegade müüki ja 15 lennuki müüki, samas kui tollimaksuvaba äritegevuse müüki ja tütarettevõtjate müüki ČSA-lt ČAHile ei saa arvesse võtta, sest need ei mõjuta ČSA positsiooni tema põhiturul.

Väljapakutud kompensatsioonimeetmete asjakohasus

(136) Kompensatsioonimeetmete kohasuse hindamisel võtab komisjon arvesse turustruktuuri ja konkurentsitingimusi kindlustamaks, et ükski meede ei vii turustruktuuri halvenemisele (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 39).

([1]) […].
([2]) […].
([3]) Puhasvähenemine, arvestamata kahjumit tekitavate liinide sulgemist, mis on vajalik elujõulisuse taastamiseks, ning võttes ühtlasi arvesse kavandatavat tegevusmahu suurendamist majandusaastatel 2010 kuni 2013.
([4]) Vt komisjoni otsus järgmise juhtumi puhul: *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, põhjendus 111.
([5]) Enamik neist teenindusaegadest on koordineeritud lennujaamades (lennujaamad, kus teenindusaegu jaotab koordinaator kooskõlas nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrusega (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiseeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1)).

(137) Kompensatsioonimeetmed peavad olema võrdelised abi moonutava mõjuga ja eriti äriühingu suuruse ning suhtelise tähtsusega turul või turgudel. Vähendamise astet kaalutakse iga üksikjuhtumi puhul eraldi (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 40).

(138) Komisjon märgib, et kuigi ČSA on Tšehhi lennundusturul endiselt juhtpositsioonil, on ČSA osa Euroopa lennundussektori tegevusmahust ja -väljundist kokku (reisijate arvu mõttes) kõigest 1–2 %. Sellise suhteliselt väikese lennuettevõtja puhul nagu ČSA võib lennukipargi suuruse täiendav vähendamine mõjuda negatiivselt tema elujõulisusele, pakkumata seejuures mingeid tähenduslikke turuvõimalusi tema konkurentidele.

(139) Mis puutub äriühingu oma panuse kõige olulisemasse osasse – veomahu vähendamisse –, siis komisjon peab [10–11] %-list vähendamist piisavaks, eriti võrreldes teiste lennuettevõtjate ümberkorraldamise juhtumitega ([1]).

(140) Seda tausta arvesse võttes peab komisjon eespool nimetatud kompensatsioonimeetmeid päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohaselt piisavaks, et tagada äritingimustele avaldatava negatiivse mõju võimalikult suur vähendamine.

6.3.4. **Miinimumiga piirduv abi (omapanus)**

(141) Kolmandaks, päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 43 kohaselt peab abisaaja vajaliku abi suuruse rangelt minimaalsel tasemel hoidmiseks tegema omavahenditest olulise makse. See võib tähendada ettevõtte säilimiseks ebaoluliste varade müüki või turutingimustel toimuvat välisfinantseerimist.

(142) Suurettevõtete puhul peab komisjon tavaliselt asjakohaseks panust, mis moodustab vähemalt 50 % ümberkorraldamise kuludest. Erakorraliste asjaolude ja eriliste raskuste korral võib komisjon siiski nõustuda väiksema panusega (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 44).

(143) Omapanus peab olema tegelik ja ajakohane, välistades kogu tulevase oodatava kasumi, nagu näiteks rahavoog (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 43). Mõistagi ei tohi omapanus sisaldada täiendavat riigiabi.

(144) Võttes arvesse ümberkorraldamise [8 900–10 500] miljoni Tšehhi krooni suurust kogukulu, koosneb ČSA eeldatav omapanus järgmistest osadest:

— erapanga Komerční banka antud laen ([125–140] miljonit Tšehhi krooni), ja

— varade müük (maa, vara, lennukid ja tütarettevõtjad) ([2]).

(145) Tšehhi ametiasutuste soovitatud ČSA omapanus katab [70–80] % ümberkorraldamise kogukulust. Lisaks sellele märgib komisjon, et ČSA sõlmis eraettevõtjaga lepingu ([25–30] miljonit USD) lennuki rentimiseks, mida võib samuti vaadelda omapanusena.

Lennuki rentimine

(146) ČSA-l avanes 2011. aasta mais võimalus sõlmida erakapitali rahastatud rendileping lennuki Airbus A319 ja kahe mootori omandamiseks. Vara annab rendile turutingimustel […]. Rendileping vastab laenule suurusega kuni [25–30] miljonit USD (umbes [520–600] miljonit Tšehhi krooni, ehk [5,3–5,9] % ümberkorraldamise kuludest).

(147) Rentiv ettevõte annab lennuki ČSA-le kasutamiseks 10 aasta jooksul kapitalirendi tingimustel. Juhul kui ČSA tasub kõik osamaksud täielikult, läheb lennuk tema omandisse. Lisaks sissemaksele, mille suurus on [29–33] % lennuki hinnast, tasub ČSA kord kvartalis rendileandjale rendi osamakse, maksed arvutatakse lennuki hinnast, millele lisandub summa, mis on võrdne intressiga, millega pank annaks laenu rendileandjale (Londoni pankadevahelise turu intressimäär 3 kuu lõikes (LIBOR) pluss marginaal). Rendimaksete tasumine (või pigem […] poolt rendileandjale antud laenu tagasimaksmine) tagatakse eelkõige lennuki pantimisega panga kasuks rendilepingu kehtivuse ajaks.

(148) Komisjoni arvates näitab rendileping, et ČSA oli juba võimeline hankima välisrahastamist turutingimustel ilma Tšehhi ametiasutuste abita. Kõnealune rahastamine näitab, et turg usub elujõulisuse taastamist. Seetõttu käsitab komisjon [520–600] miljoni Tšehhi krooni suurust renditehingut omapanuse osana.

([1]) Air Malta juhtumi puhul (komisjoni otsus SA.33015, C(2012) 4198 final) küündis tegevusmahu vähendamine kasumlikel liinidel 5 %-ni. Varasemates lennuettevõtjate ümberkorraldamise otsustes loeti vastuvõetavaks kompensatsioonimeetmed, mis kätkesid üldist tegevusmahu vähendamist: Austrian Airlines – 15 % (komisjoni otsus C 6/2009, ELT L 59, 9.3.2010, lk 1, põhjendus 323); LTU – 28 % (komisjoni otsus nr 428/2002, ELT C 148, 25.6.2003), või turuosa vähendamist: Cyprus Airways – 3 % (komisjoni otsus C10/2006, ELT L 49, 22.2.2008, lk 25, põhjendus 129).

([2]) Üksikasjad on esitatud tabelis 5.

Laen erapangast Komerční banka

(149) Komerční banka antud laen kujutab endast raamkokkuleppel põhinevat krediidiliini. Komisjon märgib, et raamkokkulepe, mille alusel antakse [480–540] miljoni Tšehhi krooni suurune krediidiliin, sõlmiti juba 31. märtsil 2009, ja et ČSA halveneva rahalise olukorra tõttu vähendati krediidiliini raamkokkuleppe hilisemate muudatustega. Viimati muudeti raamkokkuleppe tingimusi detsembris 2009 ja selle kohaselt võimaldati ainult [200–220] miljoni Tšehhi krooni suurune krediidiliin kuni 30. juunini 2010. Komisjon käsitab kõnealust [125–140] miljoni Tšehhi krooni suurust omapanust krediidiliini viimase saldona.

(150) Omapanus peaks näitama, et turg usub elujõulisuse taastamist. Arvestades, et asjaomane laenuleping sõlmiti pikka aega enne ümberkorraldusperioodi algust, ja pidades silmas asjaolu, et Komerční banka vähendas järjepidevalt krediidiliini, ei nõustu komisjon pidama seda erasektorist võetud laenu omapanuseks päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 43 mõistes.

Varade müük

(151) Varade müügi võib jaotada kolme rühma: i) müük turul tegutsevatele erasektori ettevõtjatele, ii) kinnisasjade müük Praha lennujaamale, ja iii) tütarettevõtjate müük Tšehhi riigile (ČAH).

i) müük turul tegutsevatele erasektori ettevõtjatele

(152) Üks osa sellest varast, nagu tollimaksuvabade kaupade müügiõigus ja ettevõtja Slovak Air Services, s.r.o., müüdi avatud, läbipaistva ja tingimusteta pakkumismenetluse kaudu. Teise osa võõrandamiseks peeti eraettevõtjatega individuaalseid läbirääkimisi, mille järel müüdi lennuk ja London-Heathrow teenindusajad vastavalt erinevatele lennundusettevõtjatele ja kompaniile British Airways. Kõnealused müügid toimusid juulis 2010 ja need andsid [3–3,5] miljardit Tšehhi krooni ([31–35] % ümberkorraldamise kogukulust).

(153) Komisjon märgib, et see osa panusest ümberkorraldamise kuludesse moodustatakse tõepoolest ettevõtte omavahenditest ning on tegelik ja ajakohane päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 43 mõistes. Seetõttu nõustub komisjon kõnealuseid tulusid käsitama omapanusena.

ii) müük Praha lennujaamale

(154) Maa ja vara, mis asus Praha Ruzyně lennuvälja vahetus läheduses, müüdi Praha lennujaamale 9. detsembril 2009, 2. veebruaril 2010 ja 13. mail 2010. Kõnealused varad müüdi kokku [1 620–1 850] miljoni Tšehhi krooni eest ([15–17] % ümberkorraldamise kogukulust).

(155) Tšehhi Vabariik võttis vastu seaduse Praha Ruzyně lennujaama omandi kohta, mille kohaselt kogu maa ja vara Praha Ruzyně lennujaama territooriumil peab olema riikliku ettevõtte omandis, võttes arvesse nende strateegilist tähtsust. Tšehhi ametiasutuste kinnituse kohaselt on vara Praha Ruzyně lennujaamale strateegiliselt tähtis sinna ehitatava uue lennuraja tõttu.

(156) Kõik kõnealused varad müüdi hinnaga, mille olid enne asjaomaste tehingute teostamist koostatud hindamisaruannetes määranud kindlaks Tšehhi Vabariigi sõltumatud eksperdid [1]. Komisjon analüüsis esitatud hindamisaruandeid ja leidis, et need on piisavalt põhjendatud. Hindamised ei anna muretsemiseks põhjust, sest eksimusi ei avastatud, kohaldatud on tunnustatud metoodikaid ning hinnangud põhinevad usaldusväärsetel eeldustel. Komisjon märgib ka, et hindamisaruanded koostati enne, kui asjaomased tehingud toimusid, ning ei võta arvesse riigi kui ainukese võimaliku ostja ostumonopoli seisundit. Seetõttu kajastavad kõnealuste hindamisaruannete tulemused komisjoni arvates varade reaalseid turuhindu asjakohaselt.

(157) Hindamisaruannetes ei võeta arvesse pante ega muid koormisi. Pantide kohta, eelkõige seoses Osineki laenu tagamisega, teatasid Tšehhi ametiasutused, et varad vabastati enne müüki pandikohustustest. Kolmest müügilepingust kahe puhul, mis sõlmiti 9. detsembril 2009 ja 2. detsembril 2010, leppisid pooled kokku, et vara antakse üle ilma kohustusteta. Kolmandas, 13. mail 2010 sõlmitud lepingus aga on säte üle antud varale seatud kohustuste ning kinnistusregistris registreeritud servituutide kohta. Kõnealused kohustused on järgmised:

a) Praha lennujaama kasuks seatud servituut muundurite ja jaotuspunktide kasutamiseks (maatükk nr 2587);

b) ČSA kasuks seatud servituut maa kasutamiseks majandustegevuseks (maatükk nr 2588/3);

c) ettevõtte PREdistribuce a.s kasuks seatud servituut kaablivõrgu hooldamiseks ja õigustatud sisenemiseks omandile (maatükk nr 2586/1).

[1] Eksperdid (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. and PROSCON, s.r.o.) on registreeritud Ekspertiisiasutuste registris, mida peab Tšehhi Vabariigi justiitsministeerium, ja neil on varade hindamise kogemus.

(158) Komisjon on seisukohal, et koormised ja servituudid võivad põhimõtteliselt kinnisavara väärtust vähendada. Komisjon märgib siiski, et põhjenduse 156 punktis a käsitletud servituudi kehtivus lõppes, kui vara anti üle, sest servituut oli seatud ostja enda kasuks. Tšehhi ametiasutused kinnitasid, et põhjenduse 156 punktis b käsitletud servituut oli vara üleandmise ajaks lõppenud. Kolmas servituut, mida käsitletakse põhjenduse 156 punktis c, kehtib ka praegu, kuid see servituut on üks eeltingimustest Praha lennujaama ühendamiseks PREdistribuce a.s. hallatava elektrijaotusvõrguga.

(159) Võttes arvesse ainsa koos varaga üle läinud servituudi elulist tähtsust, on komisjon seisukohal, et eespool käsitletud servituudid ei mõjutanud müüdud varade väärtust.

(160) Eespool kirjeldatud asjaolude tõttu käsitab komisjon maamüügist saadud [1 620–1 850] miljoni Tšehhi krooni suurust tulu omapanusena.

iii) Tütarettevõtjate müümine ettevõtjale ČAH

(161) Üks osa vara müügist riigile kujutab endast ČSA tütarettevõtjate müüki ettevõtjale ČAH. Need ettevõtjad olid HCA (väärtus [500–580] miljonit Tšehhi krooni), Czech Airlines Handling, a.s. (väärtus [700–800] miljonit Tšehhi krooni), ČSA Services, s.r.o. (väärtus [25–28] miljonit Tšehhi krooni) ja Czech Airlines Technics, a.s. (väärtus [1–1,15] miljardit Tšehhi krooni). Kõnealuse müügi koguväärtus on [2,35–2,6] miljardit Tšehhi krooni ([24–26] % ümberkorraldamise kogukulust).

(162) Müügiväärtused tehti kindlaks Deloitte Advisory, s.r.o. ja PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. hindamisaruannete põhjal, millele viidatakse põhjenduses 53. Komisjon analüüsis esitatud hindamisaruandeid ja leidis, et need on piisavalt põhjendatud. Hindamised ei anna muretsemiseks põhjust, sest eksimusi ei ole avastatud, kohaldatud on tunnustatud metoodikaid ning hinnangud põhinevad usaldusväärsetel eeldustel. Seetõttu kajastavad kõnealuste hindamisaruannete tulemused komisjoni arvates varade reaalseid turuhindu asjakohaselt. Komisjon märgib ka, et hindamisaruanded koostati enne kirjeldatud tehingute teostamist.

(163) ČAH loomine kutsus esile teatud konkurendi kriitika, kes väitis, et kõnealuse struktuuri loomise eesmärgiks on üksnes ČSA-le täiendava rahastamise tagamine. Komisjon märkis siiski, et Tšehhi Vabariik on kinnitanud, et ČAH loodi muudel põhjustel, mitte pelgalt kapitali ČSA-le ülekandmiseks. ČAH loomise peamine eesmärk on riigi omanduses olevate ettevõtete muutmine võimalikele investoritele ligitõmbavamaks. Kui ČAH struktuur on kindlaks määratud, on tõepoolest hõlpsam ČSA konkreetseid tütarettevõtjaid erinevatele investoritele ükshaaval erastada. Lisaks sellele peaks ČAH loomine tagama kontsernisisestele teenustele konkurentsivõimelise hinna määramise ja motiveerima kõiki tütarettevõtjaid tulu teenima ning välisklientidele orienteeruma.

(164) Lõpuks tuleb märkida, et ČAH loomise praegusel kujul kiitis heaks Tšehhi konkurentsiamet (kohustustega), ning tütarettevõtjate müük toimus eespool mainitud hindamisaruannete järelduste alusel.

(165) Eespool kirjeldatud asjaolusid arvestades märgib komisjon, et kogu omapanus koos tütarettevõtjate müügist saadust tuluga moodustab kuni [78–85] % ümberkorraldamise kogukuludest. Käesoleval juhul ei ole siiski vaja seda meedet arvestada, sest ČSA on teinud isegi selleta piisavalt kõrge omapanuse, et katta ümberkorraldamise kulusid (sealhulgas müük turul tegutsevatele eraettevõtjatele, maa ja vara müük riigi omandis olevale Praha lennujaamale ja lennuki rentimine), mis moodustab kokku [5,2–5,8] miljardit Tšehhi krooni või [55–60] % ümberkorraldamise kuludest ([1]).

(166) Seda arvestades on komisjon seisukohal, et päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 43 nõuded on täidetud ja seetõttu piiratakse toetuse suurust rangelt ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga.

6.3.5. **Ühekordse abi põhimõte**

(167) Abi andmisel tuleb kinni pidada ühekordse abi põhimõttest. Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 72 sätestab, et ettevõte, mis on viimase kümne aasta jooksul saanud päästmise ja ümberkorraldamise abi, ei ole päästmise ja ümberkorraldamise abi saamiseks rahastamiskõlblik.

(168) Komisjon väljendas algatamisotsuses kahtlusi Osineki laenuga seotud võimalike riigiabi elementide kohta. Siiski jõudis komisjon oma lõplikus otsuses riigiabi nr

([1]) Teavitatud abi element on 2 500 miljonit Tšehhi krooni. Lennuki rent ([520–600] miljonit Tšehhi krooni), müük turul tegutsevatele eraettevõtjatele ([3–3,5] miljardit Tšehhi krooni) ning maa ja vara müük riigile ([1,62–1,85] miljardit Tšehhi krooni) annavad kokku [5.2–5.8] miljardit Tšehhi krooni. Isegi kui tütarettevõtjate müüki lugeda abiks, oleks abi element [4.5–5] miljardit Tšehhi krooni (2 500 miljonit Tšehhi krooni pluss [2,35–2,6] miljardit Tšehhi krooni). See abi element on väiksem kui omapanus ([5,2–5,8] miljardit Tšehhi krooni), mis kataks rohkem kui 50 % ümberkorralduse kogukulust, mis moodustab [8,9–10,5] miljardit Tšehhi krooni.

SA.29864 kohta – Osinek a.s. antud laenu võimalikud riigiabimõjud – järeldusele, et Osineki laen ei kujutanud endast riigiabi, ja isegi kui kujutas, oleks see abi kooskõlas toimimislepinguga (TL) ([1]). Lisaks sellele kinnitasid Tšehhi ametiasutused, et ČSA ei ole viimase 10 aasta jooksul saanud mitte mingit päästmise ja ümberkorraldamise abi. Seetõttu otsustas komisjon, et ühekordse abi põhimõttest on kinni peetud.

6.3.6. **Teised võimalikud riigiabiga seotud küsimused**

(169) Ametliku uurimismenetluse käigus tõstatas kolmas isik mitu võimaliku riigiabi andmisega seotud küsimust, konkreetselt puudutasid need HCA müüki, Praha lennujaama poolset ČSA tegevjuhi tasustamise ristrahastamist ning võimalikku eelist, mille andis ČSA-le Praha - Tel Avivi marsruudi teenindamine.

HCA müük

(170) TS väitis, et ČSA on kasutanud riigiabi, mille ta sai tellimusvedude mahu suurendamiseks (lennud teostas ČSA tütarettevõtja HCA), lende oleks pakutud turu tüüpilistest hindadest 20 % võrra odavamalt.

(171) Komisjon palus üksikasjalikku teavet HCA müügi ja edasise tegutsemise kohta. Tšehhi Vabariik selgitas, et HCA-le ei antud seoses tellimusvedude valdkonna üleandmisega ühtki lennukit, ja kinnitas, et kõik lennukid on renditud turutingimustel, kooskõlas ekspertarvamusega siirdehindade kujundamise kohta ([2]) või rendimääradega, mis põhinevad spetsiaalses rendimäärade juhendis ([3]) avaldatud, lennuki mudelist ja väljalaskeaastast sõltuvatel kasutusrendi turumääradel, mille on välja arvestanud Rahvusvaheline lennundusbüroo.

(172) Töötajate võimaliku üleviimise kohta selgitasid Tšehhi ametiasutused, et väikesearvuline halduspersonal (umbes 20 inimest) viidi 2010. aastal ČSAst üle HCAsse seoses ČSA tellimuslendude üleminekuga ja Tšehhi äriseadustikuga kehtestatud nõuete tõttu. Suurem osa personalist, sealhulgas piloodid ja lennusaatjad, liikus pärast uut valikuprotsessi HCAsse. Kõik eelnevalt ČSA teenistuses olnud töötajad lõpetasid oma lepingud ja sõlmisid HCAga uued lepingud. Ametialase vanemusega seotud õigusi ei kantud uutesse lepingutesse üle.

(173) Lõpuks kinnitas Tšehhi Vabariik, et ČSA lennukipargi osalist ümbersuunamist HCAsse, kus nendega teostataks ČSA lende, ei ole toimunud. HCA ei ole laienenud alates 2009. aastast ja taastab ainult oma esialgsed töömahud lendude osas, mida ČSA tellimusvedude üksus viis läbi aastatel 2008–2009. Ettevõte ei võta üle regulaarlendude teostamist sihtkohtadesse, kuhu ČSA lõpetas lendamise, vaid pakub ainult tellimuslende.

(174) Komisjon ei leia, lähtudes esitatud teabest, et ČSA ja HCA vahel toimub tegevuste ristsubsideerimine, ning ČSA-le võimaldatud valikulist soodustust ei ole HCAle edasi antud.

Tegevjuhi töötasu ristrahastamine

(175) ČSA tegevjuht tegutses ka Praha lennujaama tegevjuhina ning sai mõlemalt tööandjalt töötasu nii 2010. kui 2011. aastal. Vastuseks väitele, nagu oleks ČSA-le antud tegevjuhi töötasu vormis võimalik soodustus, selgitas Tšehhi Vabariik, et tegevjuhi töötasu määrati kahe erineva halduslepingu alusel, mis sõlmiti tegevjuhi ning vastavalt ČSA ja Praha lennujaama vahel. Lisaks sellele kinnitas Tšehhi Vabariik, et Praha lennujaam ei pakkunud mingit hüvitist tegevjuhi tasustamiseks ČSA heaks tehtud töö eest. Mõlema halduslepingu kohaselt koosnes töötasu kahest komponendist, põhipalgast ja tulemustest sõltuvast lisatasust. ČSAga sõlmitud lepingu kohane põhikomponent vähendati 1 Tšehhi kroonile kuus selle ajani, kui ČSA saavutab positiivsed tegevustulemused. Tulemustest sõltuva lisatasu suuruseks aasta kohta määrati siiski summa, mis võrdus vähendamata põhikomponendi 12 kordse suurusega aasta kohta.

(176) Komisjon kontrollis tegevjuhi töötasu puudutavat selgitust ning leidis, et ČSA poolt tegevjuhile makstud töötasu ja lisatasud langesid üldjoontes ühte tema aasta sissetulekuga […], teine […] suurune summa aga maksti talle Praha lennujaama heaks töötamise eest. Seda erinevust õigustab eelkõige kahe lennuettevõtte majandustulemuste erinevus vaatlusalusel perioodil.

(177) Arvestades, et tegevjuhti tasustati tema töö eest mõlemas ettevõttes viisil, mis kajastas nende majandustulemusi, leiab komisjon, et tegevjuhi töö tasustamise viisi ei saa pidada riigiabi osutamiseks ČSA-le.

([1]) TL alusel antud riigiabil on teine eesmärk, nimelt hõlbustada ettevõtte juurdepääsu välisrahastamisele, et leevendada tõsiseid häireid liikmesriigi majanduses kooskõlas EL TL artikli 107 lõike 3 punktiga b, ja seetõttu ei kujuta endast päästmise ja ümberkorraldamise abi päästmise ja ümberkorraldamise suuniste mõistes kooskõlas EL TL artikli 107 lõike 3 punktiga c.

([2]) Ekspertarvamus 3. juunist 2011, ČSA kontserni jaoks koostanud Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Tel Avivi marsruut

(178) TS väitis, et Tšehhi Vabariik pidas läbirääkimisi võimaluse üle teenindada Praha - Tel Avivi marsruuti rohkem kui ühe lennukiga eelkõige ČSA huvides. Läbirääkimised, mille käigus muudeti kahepoolset õhutranspordi kokkulepet (edaspidi „leping") Tšehhi Vabariigi ja Iisraeli Riigi vahel [1], toimusid varsti pärast avatud pakkumise lõpetamist kõnealuse marsruudi teenindamiseks, mille võitis TS (vt põhjendus 73).

(179) Komisjon märgib, et Tšehhi Vabariigil oli seaduslik õigus läbirääkimiste algatamiseks Iisraeliga mõlema poole õhusõidukite juurdepääsuõiguste laiendamiseks transporditurule selle ajani, kui sõlmitakse ühtne Euroopa-Vahemeremaade lennundusleping ühelt poolt ELi ja tema liikmesriikide ning teiselt poolt Iisraeli Riigi vahel.

(180) Lepingu sõlmimisele eelnevate arutelude käigus leppisid pädevad lennundusasutused muu hulgas kokku laiendada transporditurule juurdepääsu, lubades sooritada „erilende", millele järgnes lepingu muutmine.

(181) Tšehhi ametiasutused selgitasid, et läbirääkimisi juurdepääsu laiendamise üle Tšehhi-Iisraeli transporditurule ei peetud ainult ČSA huvides ja et juurdepääsu laiendamine võeti ette täielikus kooskõlas riigisiseste õigusaktidega ning see ei olnud vastuolus Tšehhi Vabariigi transpordiministeeriumi tsiviillennunduse osakonna otsusega, millega anti ettevõtjale Travel Service [2] transpordiõigused marsruudi teenindamiseks.

(182) Komisjon on seisukohal, et liikmesriigil on õigus igal ajal algatada kahepoolse lepingu muutmine, kui käsitletav teema ei ole vastuolus liidu õigustikuga. Pealegi ei sätesta otsus, millega TS-le anti Praha-Tel Avivi marsruudi teenindamise õigus, tingimust, mis välistaks samalaadsete õiguste andmist teisele operaatorile, kui see on kooskõlas lepingu sätetega.

(183) Lõpuks märgib komisjon, et läbivaadatud lepingu artikli 3 lõige 1 sätestab: „*Igal lepinguosalisel on õigus teatada teisele lepinguosalisele kirjalikult ühe või mitme lennuettevõtja nimetamisest, kes osutavad kindlaksmääratud marsruutidel kokkulepitud teenuseid.*" Järelikult ei ole ČSA ainus õhuvedaja, kes võiks lepingu muutmisest kasu saada. Vastupidi, lepingu läbivaatamine tundub olevat turgu avav meede, mida võib pidada konkurentsi soodustavaks. Seetõttu ei saa teha järeldust, et kõnealune meede toob kasu ainult ČSA-le ja kujutab endast riigiabi.

6.4. JÄRELDUS

(184) Teavitatud meede kujutab endast riigiabi EL TL artikli 107 lõike 1 mõistes. Komisjon väljendab kahetsust, et Tšehhi ametiasutused ei täitnud EL TL artikli 108 lõikega 3 kehtestatud rakendamiskeeldu. Sellele vaatamata on komisjon eespool kirjeldatud asjaolusid arvestades seisukohal, et kuni 2 500 miljoni Tšehhi krooni suuruse abi osutamine ja ümberkorralduskava rakendamine on päästmise ja ümberkorraldamise suunistega kooskõlas. Seetõttu leiab komisjon, et abi on siseturuga kokkusobiv EL TL artikli 107 lõike 3 punkti c mõistes,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Tšehhi Vabariigi teavitatud ümberkorraldusabi, mis seisneb 2 500 miljoni Tšehhi krooni andmises ümberkorralduseks ettevõttele České aerolinie, a.s. (Czech Airlines) laenuga seotud võlakohustuste aktsiateks konverteerimise vormis, kujutab endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 mõistes.

Kõnealuse riigiabi kohaldamine on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Tšehhi Vabariigile.

Brüssel, 19. september 2012

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA

[1] Tšehhi ja Slovaki Föderaalse Vabariigi ja Iisraeli Riigi valitsuste vaheline leping õhutranspordi kohta, allkirjastatud Jeruusalemmas 24. aprillil 1991.

[2] Tšehhi Vabariigi transpordiministeeriumi tsiviillennunduse osakonna otsus 30. juunist 2011 nr 278/2011-220-SP/18.