KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 19 päivänä syyskuuta 2012,

valtiontuesta SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), jonka Tšekki on myöntänyt České aerolinie, a.s. -yritykselle (ČSA – České aerolinie – Rakenneuudistussuunnitelma)

(tiedoksiannettu numerolla C(2012) 6352)

(Ainoastaan tšekinkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2013/151/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, jotka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon komission päätöksen aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa [1] tarkoitettu menettely, joka koskee valtiontukea SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) [2],

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Tšekki ilmoitti komissiolle 12 päivänä toukokuuta 2010 päivätyllä kirjeellä České aerolinie a.s. -yritykselle, jäljempänä 'ČSA', myöntämästään rakennusuudistustuesta. Komissio pyysi lisätietoja 6 päivänä kesäkuuta 2010 ja 25 päivänä marraskuuta 2010 päivätyillä kirjeillä, joihin Tšekin viranomaiset vastasivat 15 ja 24 päivänä syyskuuta 2010, 15 päivänä joulukuuta 2010 ja 28 päivänä helmikuuta 2011 päivätyillä kirjeillä.

(2) Komissio ilmoitti 23 päivänä helmikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä Tšekille päättäneensä aloittaa tuen osalta SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'. Tšekki toimitti 28 päivänä huhtikuuta 2011 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa kyseiseen päätökseen. Komissio pyysi lisätietoja 26 päivänä heinäkuuta 2011, 15 päivänä maaliskuuta 2012, 7 päivänä toukokuuta 2012 ja 11 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyillä kirjeillä, joihin Tšekki vastasi 22 päivänä elokuuta 2011, 15 päivänä syyskuuta 2011, 7 päivänä lokakuuta 2011, 16 päivänä marraskuuta 2011, 23 päivänä marraskuuta 2011, 12 päivänä joulukuuta 2011, 3 päivänä tammikuuta 2012, 16 päivänä huhtikuuta 2012, 22 päivänä toukokuuta 2012, 14 päivänä kesäkuuta 2012, 5 päivänä heinäkuuta 2012, 10 päivänä heinäkuuta 2012, 20 päivänä heinäkuuta 2012 ja 10 päivänä elokuuta 2012 päivätyillä kirjeillä.

(3) Päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 23 päivänä kesäkuuta 2011. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa.

(4) Komissio sai huomautuksia kahdelta asianomaiselta 30 päivänä kesäkuuta 2011, 19 päivänä heinäkuuta 2011, 15 päivänä elokuuta 2011, 25 päivänä marraskuuta 2011 ja 13 päivänä joulukuuta 2011. Komissio toimitti kyseiset huomautukset Tšekille, jolle annettiin mahdollisuus vastata niihin. Tšekin huomautukset saapuivat 31 päivänä elokuuta 2011 ja 3 päivänä helmikuuta 2012 päivätyillä kirjeillä.

2. TOIMENPITEEN JA RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMAN KUVAUS

2.1 RAKENNEUUDISTUSTUKI

(5) Ilmoitettu rakennusuudistustuki muodostui seuraavista toimenpiteistä: i) 2,5 miljardin Tšekin korunan suuruinen laina Osinek a.s. -valtionyhtiöltä (siinä tapauksessa, että se katsotaan valtiontueksi), ii) Osinekin lainan vakuuksien vapauttaminen ja pääomittaminen muuntamalla velka osakkeiksi ja iii) 20,8 miljoonan euron suuruinen pankin takausluotto ilma-aluksen hankinnan rahoittamiseksi. Ilmoitettujen rakennusuudistuskustannusten aiottu kokonaismäärä on [8,9–10,5] (*) miljardia Tšekin korunaa [3] ([360–410] miljoonaa euroa).

[1] EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 107 artikla ja perustamissopimuksen 88 artiklasta SEUT-sopimuksen 108 artikla. Kyseiset kaksi määräyskokonaisuutta ovat asiasisällöltään samanlaiset. Tässä päätöksessä esitettyjä viittauksia SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan on pidettävä soveltuvin osin viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksella muutettiin myös tiettyjä käsitteitä. 'Yhteisö' korvattiin 'unionilla' ja 'yhteismarkkinat' korvattiin 'sisämarkkinoilla'. Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen terminologiaa.

[2] Komission päätös K(2011) 994 lopullinen, annettu 23 päivänä helmikuuta 2011 (EUVL C 182, 23.6.2011, s. 13).

(*) Liikesalaisuus

[3] Rakenneuudistuskustannukset rakenneuudistussuunnitelman tarkistamisen jälkeen (3.1.2012 lähtien). Ilmoituksessa rakenneuudistuskustannusten suuruus oli [7,60–9,20] miljardia Tšekin korunaa.

(6) Komissio teki 21 päivänä maaliskuuta 2012 päätöksen asiassa SA.29864 – mahdollinen Osinek, a.s. -yhtiön myöntämään lainaan liittyvä valtiontuki. Tutkinnan päätelmänä oli, että Osinekin lainaan ei liity valtiontukea ja vaikka liittyisikin, tuki soveltuisi tilapäisiin yhteisön puitteisiin valtiontukitoimenpiteille rahoituksen saatavuuden turvaamiseksi tämänhetkisessä finanssi- ja talouskriisissä ([1]), jäljempänä 'tilapäiset yhteisön puitteet'. Sen vuoksi tämän rakenneuudistusasian käsittelyssä ei käsitellä enää mainittua toimenpidettä. Pankin 20,8 miljoonan euron suuruisesta takausluotosta luovuttiin, koska ČSA kykeni saamaan rahoitusleasingin […]lta. Näin ollen ainoa rakenneuudistustoimenpide, joka on tutkittava, on Osinekin lainan pääomittaminen, mitä edelsi lainan vakuuksien vapauttaminen.

Vakuuksien vapauttaminen ja lainan pääomittaminen (muuntamalla velka osakkeiksi)

(7) Tšekin hallitus hyväksyi 3 päivänä toukokuuta 2010 päätöksen nro 333 ČSA:n rakenneuudistussuunnitelmasta, jäljempänä 'päätös nro 333', jossa se antoi kauppa- ja teollisuusministeriön ([2]) tehtäväksi vapauttaa tietyt lainan vakuutena olleet kiinnitykset ennen ČSA:n enimmäispääoman korottamista. Tämä päätös muodosti oikeusperustan lainan pääomitukselle, joka toteutettiin 30 päivänä kesäkuuta 2010.

2.2 TUENSAAJA

(8) ČSA on ollut Tšekin kansallinen lentoyhtiö vuodesta 1923. Vuonna 2009 ČSA kuljetti 37 prosenttia Prahasta lähtevistä ja Prahaan saapuvista matkustajista. ČSA on valtio-omisteinen yhtiö. Tšekin valtio omistaa valtiovarainministeriön kautta 95,69 prosenttia sen osakkeista. Vähemmistöosakkaat ovat Česká pojišťovna a.s. (2,26 %), Prahan kaupunki (1,53 %) ja Bratislavan kaupunki (0,51 %). ČSA on SkyTeam-allianssin jäsen, ja se tarjoaa säännöllisiä lentoliikennepalveluja 104 kohteeseen 44 maassa. Vuonna 2009 ČSA kuljetti 4,7 miljoonaa matkustajaa ja tuotti 14,9 miljardin Tšekin korunan (596 miljoonan euron) tulot.

(9) Taulukosta 1 käy ilmi ČSA:n taloudellisten tietojen kehitys vuodesta 2006 vuoden 2011 ensimmäiselle puolivuotiskaudelle.ts

Taulukko 1

ČSA:n taloudelliset indikaattorit (Tšekin kirjanpitostandardien mukaisesti)

Tuhatta CZK	2006	2007	2008	2009	2010	6/2011
Voitto/tappio	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – – 630 000]
Liikevaihto	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000 – 7 250 000]
Operatiivinen kassavirta	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	N/A
Velka	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000 – 2 900 000]
Nettokorkokulut	– 94 374	– 55 254	– 14 263	N/A	N/A	N/A
Omaisuuserien nettoarvo	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000 – 6 225 000]

Taulukko 2

Keskeisten indikaattoreiden kehitys vuonna 2009 (Tšekin kirjanpitostandardien mukaisesti)

Tuhatta CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Tappio	[– 1 320 000– – 1 190 000]	[– 1 840 000– – 1 660 000]	[– 2 625 000– – 2 365 000]
Liikevaihto	[4 385 000–4 820 000]	[9 265 000–10 235 000]	[14 300 000–15 830 000]
Velka	[5 685 000–6 285 000]	[5 550 000–6 065 000]	[6 290 000–6 960 000]
Omaisuuserien nettoarvo	[8 340 000–9 255 000]	[8 990 000–9 920 000]	[8 470 000–9 390 000]

([1]) EUVL C 16, 22.1.2009, s. 1.

([2]) Saatavat, jotka Osinekilla oli ČSA:lta Osinekin lainasopimuksen perusteella, siirrettiin kauppa- ja teollisuusministeriölle syyskuussa 2009. Tämä järjestely mahdollisti Osinekin likvidaation.

(10) Taulukon luvuista käy ilmi, että tietystä kielteisestä kehityksestä huolimatta ČSA:n liiketoiminta oli voitollista vuosina 2007 ja 2008. Liiketoiminnan tulos heikkeni kuitenkin tuntuvasti vuonna 2009 talouskriisin vuoksi. Yrityksen liikevaihto supistui hieman tarkastelujakson aikana ja kassavirta väheni merkittävästi. Pitkä- ja lyhytaikaisten velkojen ja pankkiluottojen summana laskettu velkataso oli kaiken kaikkiaan vakaa. Omaisuuden arvo laski selvästi vuonna 2009.

(11) Taulukosta 2 käy ilmi kehitys neljännesvuosittain vuonna 2009. Voidaan nähdä, että yrityksen tappiot kasvoivat tuntuvasti varsinkin kesä- ja syyskuun välillä, nimittäin [705–785] miljoonaa Tšekin korunaa, kun tappioiden kasvu oli maalis- ja kesäkuun välisenä aikana ollut [470–520] miljoonaa Tšekin korunaa. Liikevaihdon muutos oli [4,88–5,42] miljardia Tšekin korunaa maalis- ja kesäkuun välisenä aikana ja [5,04–5,59] miljardia Tšekin korunaa kesä- ja syyskuun välisenä aikana. Muutos ei merkittävästi vaihtele, joten siitä ei voida päätellä tilanteen erityisesti heikentyneen ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Yrityksen velka väheni maalis- ja kesäkuun välisenä aikana ja kasvoi kesä- ja syyskuun välisenä aikana [0,89–1,05] miljardia Tšekin korunaa. ČSA:n omaisuuden kokonaisarvo nousi ensimmäisen tarkastelujakson (maalis-kesäkuun) aikana, mutta pieneni kesä-syyskuussa [75–85] miljoonaa Tšekin korunaa.

(12) Tšekin viranomaiset toteavat, että vaikka ČSA:n taloudellinen tilanne heikkeni maailmanlaajuisen taloustaantuman vuoksi jo vuoden 2008 loppupuolella, yrityksellä oli aihetta odottaa merkittävästi parempia tuloksia vuoden 2009 kesäkaudella, jolloin lentoyhtiöiden tulot ovat suurimmillaan. Perustuen tähän ennusteeseen, jota edellisvuosina saadut kokemukset tukivat, ČSA ennakoi voivansa luoda riittäviä varantoja kassavirran vakauttamiseksi ja lisätappioiden välttämiseksi.

(13) Vuoden 2009 ensimmäisen puolivuotiskauden tulokset, jotka yrityksen johto sai elokuun 2009 puolivälissä, osoittivat kuitenkin keskituoton laskeneen tuntuvasti kesäkuussa. Alkoi olla selvää, ettei yritys kykenisi enää jatkamaan toimintaansa ilman välittömiä kustannusleikkauksia ja ulkoisista lähteistä tulevaa rahoitustukea. Yrityksen hallitus perusti työryhmän valmistelemaan yrityksen rakenneuudistussuunnitelmaa. Vuoden 2009 elokuussa ČSA:n johto hyväksyi toimenpiteitä rakenneuudistusprosessin käynnistämiseksi, ja yrityksen painopiste siirtyi päivittäisestä operatiivisesta toiminnasta liiketoimintamallin kokonaisvaltaiseen rakenneuudistukseen.

(14) Tšekin viranomaiset katsovat, että edellä kuvatun kehityksen vuoksi ČSA:ta voidaan elokuusta 2009 lähtien pitää sellaisena vaikeuksissa olevana yrityksenä, jollaista tarkoitetaan vuonna 2004 annetuissa yhteisön suuntaviivoissa valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi ([1]), jäljempänä 'pelastamista ja rakenneuudistusta koskevat suuntaviivat'.

([1]) EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2. Suuntaviivojen voimassaoloa jatkettiin vuonna 2009 (EUVL C 156, 9.7.2009, s. 3).

Český Aeroholding

(15) Rakenneuudistusprosessin jälkeen Tšekki aikoo löytää ČSA:lle strategisen kumppanin. Tämänhetkisen aikataulun mukaan strateginen sijoittaja tulee mukaan ČSA:han viimeistään marraskuussa 2013. Kaavaillun yksityistämisen valmistelemiseksi Tšekin hallitus päätti luoda uuden yritysrakenteen Český Aeroholding a.s:n, jäljempänä 'ČAH', alaisuuteen.

(16) ČAH käsittää tällä hetkellä seuraavat yritykset: ČSA, Prahan lentoasema Letiště Praha a.s. (jäljempänä 'Prahan lentoasemayhtiö') sekä ČSA:n entiset tytäryritykset Czech Airlines Handling a.s., HOLIDAYS Czech Airlines a.s. (jäljempänä 'HCA'), Czech Airlines Technics a.s. ja ČSA Services s.r.o (ks. kuva 1). ČAH:n tavoitteena on toteuttaa holdingyhtiöön ryhmitettyjen yritysten rakenneuudistus, helpottaa kaupallisen rahoituksen saantia niihin ja valmistella ne myöhempää yksityistämistä varten.

(17) Czech Airlines Handling a.s. tarjoaa ilma-alusten ja matkustajien huolintapalveluja, ilma-alusten ja rakennusten siivouspalveluja sekä maakuljetuspalveluja ČSA:lle ja muille lentoyhtiöille, jotka liikennöivät säännöllisesti Prahaan ja Prahasta. Czech Airlines Handling a.s. on ainoa ilma-alusten siivouspalveluja tarjoava yritys Prahan Ruzyněn lentoasemalla. Maahuolinnassa Czech Airlines Handling kilpailee Prahan Ruzyněn lentoasemalla Prahan lentoasemayhtiön ja muiden maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten, kuten Menzies Aviationin, kanssa.

(18) HCA harjoittaa tilauslentoja. Näillä markkinoilla se kilpailee Travel Service a.s. -yrityksen ja muiden pienempien Prahan Ruzyněn lentoasemalla toimivien tilauslentoyhtiöiden kanssa, joita ovat Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air sekä muutamat muut yritykset, joilla on pieni markkinaosuus Prahan Ruzyněn lentoasemalla.

(19) Czech Airlines Technics a.s. suorittaa kaikkien Boeing B737- ja Airbus A320 -tyypin ilma-alusten kevyttä ja raskasta huoltoa. Se tekee myös ATR 42/72 -tyypin ilma-alusten kattavia tarkastuksia, ja sillä on lupa tehdä Airbus 310 -tyypin ilma-alusten tarkastuksia. Tämä tytäryhtiö palvelee pääasiallisesti ČSA:ta. Se saa kuitenkin [17,5–19,5] prosenttia tuloistaan kolmansilta lentoyhtiöiltä, joita ovat esimerkiksi Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines ja Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services s.r.o. ylläpitää puhelinpalvelukeskusta ja henkilöstöpalveluja, ja [88–98] prosenttia sen palveluista käyttää ČSA.

(21) Rakenneuudistusprosessin alussa ČSA:lla oli enemmistöosuus myös seuraavista yrityksistä:

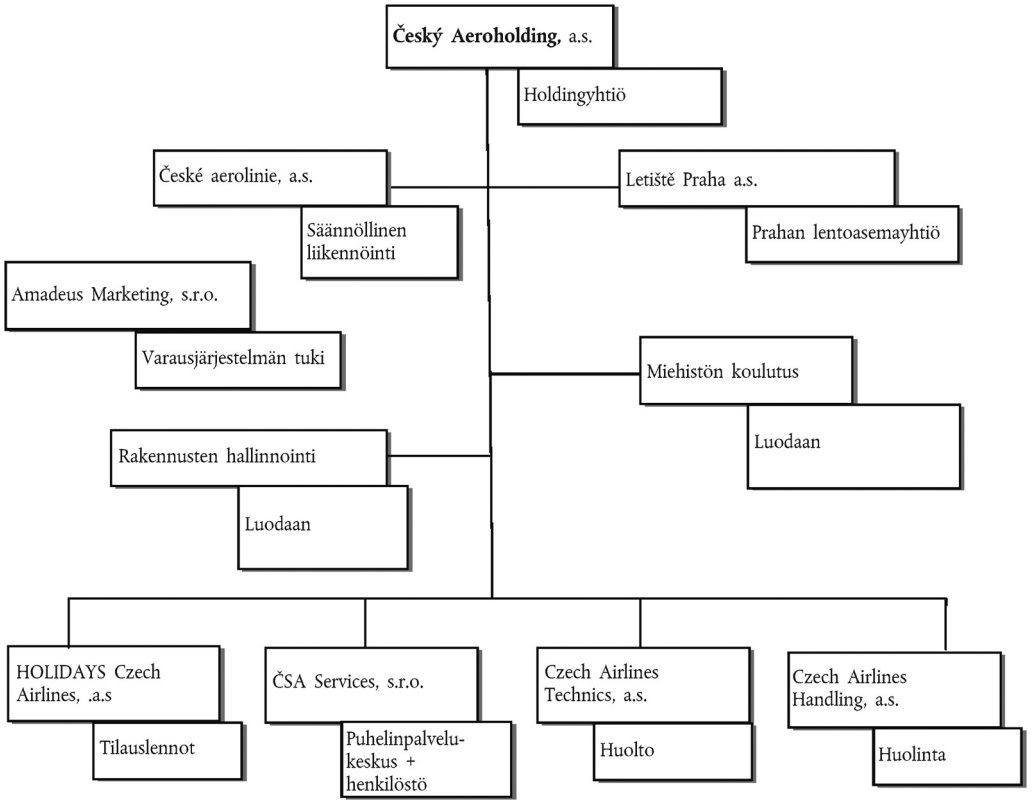
— Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (omistusosuus 65 %), joka ylläpitää GDS-varausjärjestelmäänsä Amadeusta Tšekissä ja Slovakiassa,

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

— ClickforSky (100 %).

Kuva 1

Český Aeroholding, a.s -yrityksen rakenne



(22) Tšekin kilpailuviranomainen hyväksyi ČAH:n perustamisen 25 päivänä lokakuuta 2011 tietyin ehdoin, jotka koskevat ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön fuusiosta kilpailulle syntyvää mahdollista uhkaa, mihin ovat syynä fuusioituvien yritysten toimintojen horisontaaliset ja vertikaaliset päällekkäisyydet (erityisesti maahuolinnan alalla).

(23) Ehdot ovat luonteeltaan sekä toiminnallisia että rakenteellisia, ja ne velvoittavat ČAH:n huolehtimaan siitä, että kaikilla asianomaisilla osapuolilla on avoin, syrjimätön ja tasapuolinen pääsy lentoasemainfrastruktuuriin Prahan Ruzyněn lentoasemalla kohtuullisin kaupallisin ehdoin. Sitoumukset koskevat erityisesti Prahan Ruzyněn lentoaseman ylläpitäjän erottamista muista ČAH:n puitteissa harjoitettavista toiminnoista, kaupallisesti arkaluonteisten tietojen vaihtoa ČAH:hon kuuluvien toimijoiden kesken, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista Prahan Ruzyněn lentoasemalla, Prahan Ruzyněn lentoaseman maahuolintatoimintojen myyntiä riippumattomalle tarjoajalle sekä ČAH:hon kuuluvien toimijoiden tarjoamien palvelujen tasapuolista saantia kaikille markkinatoimijoille, jotka ovat kiinnostuneita tarjoamaan maahuolintapalveluja ja/tai korjaus- ja huoltopalveluja Prahan Ruzyněn lentoasemalla ([1]).

2.3 RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMA

(24) Tšekin viranomaiset ilmoittivat komissiolle toukokuussa 2010 rakenneuudistussuunnitelmasta, jota päivitettiin myöhemmin lisätiedoilla. Rakenneuudistussuunnitelman

([1]) Tšekin kilpailuviranomaisen päätös S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

perustana olevat toimenpiteet koskevat ČSA:n liiketoiminnan pääkohdetta eli säännöllistä matkustajalentoliikennettä. Yrityksen muut toiminnot on tarkoitus joko myydä tai ulkoistaa holdingyhtiön rakenteeseen.

(25) ČSA:n ongelmat juontavat juurensa reittiverkon liiallisesta laajentamisesta vuosina 2004–2006 ja halpalentoyhtiöiden tulosta Prahan Ruzyněn lentoasemalle. Lisäksi yritys oli kärsinyt jo pitkään vanhan vakiintuneen yrityksen alhaisesta tehokkuudesta, kun maailmanlaajuinen taloustaantuma iski siihen vähentäen asiakaskysyntää ja nostaen polttoaineiden hintoja.

(26) Rakenneuudistussuunnitelman 3 päivänä tammikuuta 2012 päivitetyn version tarkoituksena on palauttaa ČSA:n pitkän aikavälin elinkelpoisuus vuoteen 2014 mennessä. Rakenneuudistus kestää elokuusta 2009 kesäkuuhun 2014 (yhteensä viisi vuotta).

(27) Tšekin viranomaiset päivittivät oletuksensa elinkelpoisuuden saavuttamisesta lentoliikennealan viimeisimmän kehityksen perusteella ja esittivät uudet skenaariot perustilanteesta, suotuisimmasta tilanteesta ja epäsuotuisimmasta tilanteesta. ČSA pitää jäljempänä mainittuja arvioita varovaisena perustana tulevalle kehitykselleen. Arvioissa ei oteta huomioon ennakoitua yksityisen sijoittajan mukaantuloa, jolla olisi todennäköisesti myönteinen vaikutus ČSA:n tulokseen ja pitkän aikavälin elinkelpoisuuteen.

(28) Tärkeimmät ČSA:n tulokseen vaikuttavat ulkoiset tekijät ovat seuraavat: i) polttoaineen hinnan nousu (lähes 40 prosentin nousu verrattuna menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitettyihin skenaarioihin), ii) merkittävästi alhaisempi kysyntä, iii) tiukentunut kilpailu ja iv) lippumyyntitulojen väheneminen.

(29) Perusskenaario perustuu siihen olettamaan, että markkinat kehittyvät Tšekin keskuspankin ja Kansainvälisen valuuttarahaston makrotaloudellisten ennusteiden mukaisesti. Halpalentoyhtiöiden markkinoilletuloa pidetään merkittävimpänä ČSA:n markkinaosuuteen vaikuttavana tekijänä.

(30) Ulkoisia tekijöitä ovat

— polttoaineen markkinahinta 1 000 USD/mt,

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

— tuotto [2–2,2], istumapaikkojen kuormitusaste [66–73] %.

(31) Sisäisiä tekijöitä ovat

— ilma-alusten omistuksen ja huoltokustannusten uudelleenorganisointi

— matkustajakustannusten lisäparannukset (varausjärjestelmän ja cateringpalvelujen kustannusten alentaminen)

— miehistön tuottavuuden parantaminen Airbus-kalustossa

— miehistökustannusten optimointi aluelentokalustossa (ATR) ja sen käytön lisääminen

— A 320- ja B 737-kaluston käytön osittainen tihentäminen (istumapaikkojen määrän lisääminen)

— polttoaineen keskikulutuksen alentaminen kaluston uudistamisen yhteydessä

— tuotonhallinnan optimointi – tuoton nostaminen [0,95–1] %

— päästöoikeuksien hankinnan kielteinen vaikutus keskimääräiseen matkustajatuottoon

— vuoden 2012 kesäkaudesta alkaen toimintaa jatketaan seuraavalla kalustolla: ATR (7 ilma-alusta), Airbus (15 ilma-alusta) ja Boeing (5 ilma-alusta).

(32) ČSA ennakoi sijoitetun pääoman tuoton kehittyvän rakenneuudistuksen ansiosta seuraavasti:

Taulukko 3

Ennakoitu sijoitetun pääoman tuotto

Sijoitetun pääoman tuotto	2011	2012	2013	2014	2015
Perusskenaario	– 23,6 %	[– 2,5 – – 3] %	[0,9 – 1,1] %	[1,7 – 1,85] %	[2,1 – 2,4] %
Suotuisin skenaario	– 23,6 %	[– 0,95 – – 1,1] %	[3,6 – 3,9] %	[4,8 – 5,2] %	[4,8 – 5,2] %
Epäsuotuisin skenaario	– 23,6 %	[– 13,5 – – 12,1] %	[– 9,5 – – 8,9] %	[0,7 – 0,75] %	[0,98 – 1,1] %

(33) Tšekin viranomaiset pitävät perusskenaariota realistisena ennusteena ja katsovat, että sijoitetun pääoman tuoton nostamista vuoden 2014 loppuun mennessä [1,7–1,85] prosenttiin olisi pidettävä hyväksyttävänä.

(34) Suotuisimmassa skenaariossa oletetaan, että polttoaineen hinta alenee 1–2 prosenttia (vuosina 2012–2013) ja 3 prosenttia (vuosina 2014–2015); lisäksi se lähtee siitä, että rakenneuudistustoimenpiteet toteutetaan ennakoitua nopeammassa tahdissa ja että kysyntä kasvaa nopeammin kuin perusskenaariossa. Epäsuotuisin skenaario perustuu sen sijaan polttoaineen hinnan nousuun (3–5 % vuosina 2012–2013) verrattuna perusskenaarioon; lisäksi siihen lasketaan mukaan viivästykset suunniteltujen rakenneuudistusten toteuttamisessa ja pienemmät tuotot tuotonhallinnon optimoinnista (täysimääräinen toteutus vasta vuonna 2014).

(35) Suunnitelmassa ennakoidaan, että toiminta voidaan palauttaa voitolliseksi jo vuodesta 2013 lähtien. Perusskenaarion mukaan ČSA:n nettovoitto verojen jälkeen on [95–112] miljoonaa Tšekin korunaa ([3,8–4,3] miljoonaa euroa) vuonna 2014 ja sijoitetun pääoman tuotto on [1,7–1,85] prosenttia vuonna 2014 ja [2,1–2,4] prosenttia vuonna 2015.

Taulukko 4

Voitto ja tappio vuosina 2008–2014 (milj. CZK) (Tšekin kirjanpitostandardien mukaisesti)

Tilivuosi	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012 (f)	2013 (f)	2014 (f)
Tulot	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900 – 13 100]	[12 900 – 13 100]	[12 900 – 13 100]
Voitto/tappio ennen veroja	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68 – 75]	[85 – 110]

Näiden tulosten saavuttamiseksi ČSA ehdottaa seuraavia keskeisiä toimenpiteitä:

(36) *Reittiverkon optimointi ja lentokaluston oikea mitoitus:* Rakenneuudistusprosessinsa alussa ČSA lensi 67 kohteeseen. Tätä verkkoa karsitaan [18–20] prosenttia, ja ČSA keskittyy nyt pelkästään markkinoille, joilla se voi toimia lyhyen ja keskipitkän matkan kalustollaan. New Yorkin ja Kanadan lennot lopetettiin jo vuonna 2009. Tuloina per henkilökilometri mitattu matkustajien kuljetus vähenee ennusteiden mukaan [22,5–25,5] prosenttia vuoteen 2009 verrattuna, kun taas tulot tarjottuja istuinkilometrejä (jäljempänä 'ASK') kohti kasvavat [3,8–4,4] prosenttia. Poistettuihin reitteihin sisältyy sekä voitollisia että tappiollisia reittejä.

(37) Lentokalustoa on määrä pienentää yli 50 prosenttia vähentämällä ilma-alusten määrää 20–23:een rakenneuudistusta edeltäneistä 49:stä. Lentojen kokonaismäärä vähenee [36–40] prosenttia ja ASK [21–24] prosenttia. Tämän vuoksi istumapaikkojen kuormitusasteen pitäisi nousta niin, että se on perusskenaariossa [66–73] prosenttia.

(38) Lentokaluston rakennetta on määrä yksinkertaistaa ja uudenaikaistaa korvaamalla vähitellen vanhemmat ilma-alustyypit (Boeing B737-400 ja B737-500) yksinomaan Airbus-aluksilla. ČSA:n lentokaluston uudenaikaistaminen lisää yrityksen kilpailukykyä, kun se saa käyttöönsä uudenaikaisempia ja luotettavampia ilma-aluksia, jotka lisäävät matkustajamukavuutta. Tämän toimenpiteen edut näkyvät myös lentokaluston toimintakustannusten alenemisena sekä kaluston yhtenäistämisestä ja liikennöintikapasiteetin optimoinnista koituvina säästöinä.

(39) *Myyntituloihin liittyvät aloitteet:* ČSA otti käyttöön uuden tuotonhallintajärjestelmän lippujen hinnoittelun ja saatavuuden optimoimiseksi. Tavoitteena on nostaa tuottoa/ASK [3–3,5] prosenttia vuonna 2011. Myyntitulojen ennakoidaan nousevan myös ČSA:n oman internetsivuston ansiosta. Vuoteen 2012 mennessä [20–22] prosenttia lipuista myydään internetin kautta, kun vuonna 2009 vastaava osuus oli [7–8] prosenttia. Myyntitulojen odotetaan nousevan myös lentoihin liittyvien omien tuotteiden myynnistä (kuten toisesta matkatavarasta perittävät maksut, ylemmän luokan paikkojen tilausmaksut ja lennoilla harjoitettava myynti) sekä kolmansien osapuolen tuotteiden myynnistä (kuten hotellivaraukset, ajoneuvojen vuokraus ja matkavakuutukset). Myyntituloihin liittyvistä toimenpiteistä ennakoidaan saatavan vuoden 2012 loppuun mennessä [500–560] miljoonan Tšekin korunan tuotto.

(40) *Kustannusten alentamiseen liittyvät aloitteet:* Vuonna 2009 ČSA työllisti suoraan 3 200 henkilöä ja tytäryhtiöidensä välityksellä yli 1 600 henkilöä. Rakenneuudistuksen aikana ČSA työllistää suoraan 1 730 ja tytäryhtiöidensä välityksellä 1 974 henkilöä, mikä merkitsee yli 1 000 työpaikan vähennystä vuoden 2012 puoliväliin mennessä. ČSA vähensi lentäjien ja lentohenkilökunnan määrää lakisääteiseen minimiin. Se vähensi myös cateringpalvelujen kustannuksia turistiluokassa, lennoilla tarjottavan viihteen kustannuksia, satunnaiskustannuksia ja polttoaineen kulutusta. Lisäksi on määrä vähentää vuokraukseen, tietotekniikkaan ja televiestintään liittyviä kustannuksia. Kustannusten alentaminen koskee myös ulkomailla ja Tšekissä toimivien myyntiedustustojen työntekijöitä, joiden määrää on tarkoitus vähentää. Kustannusten alentamiseen tähtäävillä aloitteilla odotetaan säästettävän [275–310] miljoonaa Tšekin korunaa ja saatavan vuoden 2012 loppuun mennessä aikaan yhteensä [650–725] miljoonan Tšekin korunan suuruiset tulot. Matkustajakohtaisia myyntikuluja alennettiin jo [14,5–16,5] prosenttia vuonna 2010.

(41) *Organisaatiomuutokset*: Tšekki on aikaisemmin yrittänyt yksityistää ČSA:ta kahdesti ([1]), mutta molemmat yritykset epäonnistuivat. Tšekin viranomaiset katsovat, että ČAH:n luominen on tehokas keino myydä ČSA ja sen tytäryhtiöt uudelle yksityiselle sijoittajalle. Ensi vaiheessa vuonna 2010 sivutoiminnot, joista ČSA aikaisemmin huolehti, siirrettiin sen tytäryhtiöille. ČSA pystyi näin keskittymään pääliiketoimintaansa. Toisessa vaiheessa nämä tytäryhtiöt myytiin ČAH:lle markkinaehdoin. Lopuksi sekä ČSA että Prahan lentoasemayhtiö liitetään osaksi ČAH:ta.

(42) Tämän rakenteen on määrä lisätä yrityksen houkuttelevuutta potentiaalisten sijoittajien näkökulmasta sekä myös varmistaa kilpailukykyiset palvelujen hinnat ryhmittymän sisällä ja stimuloida voiton luomista kaikissa tytäryhtiöissä ja niiden suuntautumista kohti ulkoisia asiakkaita.

(43) *Toissijaisten omaisuuserien myynti*: Sen lisäksi, että ČSA:n tytäryhtiöt myytiin ČAH-holdingyhtiölle, ČSA on rakenneuudistuksensa aikana myynyt suuren määrän muita omaisuuseriä (ks. taulukko 5). Kaikki nämä omaisuuserät myytiin joko avoimessa, läpinäkyvässä ja syrjimättömässä tarjousmenettelyssä tai riippumattomien asiantuntija-arvioiden pohjalta.

Taulukko 5

ČSA:n omaisuuserien myynti rakenneuudistusprosessin aikana

	milj. CZK
Verottoman myynnin toimintojen myynti Aelia Czech Republic s.r.o:lle	[760–840]
Heathrow'n lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen myynti British Airwaysille	[450–530]
Ilma-alusten myynti eri lentoyhtiöille	[1 950–2 200]
Slovak Air Services s.r.o. -yrityksen myynti Skyport a.s:lle	[17,5–19,5]
Maaomaisuuden ja rakennusten myynti Prahan lentoasemayhtiölle	[1 620–1 850]
Tytäryhtiöiden myynti Český Aeroholding a.s:lle	[2 350–2 600]
Yhteensä	[7 150–8 025]

2.4 VALTIONTUKI JA RAKENNEUUDISTUSKUSTANNUSTEN RAHOITTAMINEN

(44) Rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksiin eli [8,9–10,5] miljardiin Tšekin korunaan ([360–410] miljoonaa euroa), joihin kuuluvat erityisesti lentokaluston oikeasta mitoituksesta ja erorahoista aiheutuvat kustannukset, Tšekki tarjosi valtiontukea korottamalla tuensaajan enimmäispääomaa 2,5 miljardilla Tšekin korunalla pääomittamisen muodossa ([23–26] % rakenneuudistuksen kustannuksista) 30 päivänä kesäkuuta 2010 tehdyn päätöksen nro 333 mukaisesti.

(45) ČSA esittää jäljellä olevan määrän eli oman rahoitusosuutensa ([74–77] %) rahoittamista omaisuuden myynnillä taulukon 5 mukaisesti.

(46) Helmikuussa 2010 ČSA myi verottoman myynnin toimintonsa [760–840] miljoonalla Tšekin korunalla Aelia Czech Republic s.r.o:lle. Toiminnot myytiin kaksivaiheisessa tarjousmenettelyssä, jonka järjesti UniCredit Czech Republic a.s.

(47) Heinäkuussa 2010 ČSA vaihtoi British Airways Plc:n, jäljempänä 'BA', kanssa kahdet lähtö- ja saapumisajat Lontoon Heathrow'n lentoasemalla rahallista korvausta vastaan. Lähtö- ja saapumisaikojen vaihtosopimuksen mukaan ČSA ja BA vaihtavat lähtö- ja saapumisaikojaan ([2]) [17–19] miljoonan punnan (n. [450–530] miljoonaa Tšekin korunaa) suuruista korvausta vastaan. Lähtö- ja saapumisaikojen vaihto suoritettiin vuonna 2010, ja BA maksoi korvauksen ČSA:lle kahdessa erässä marraskuussa 2010 ja joulukuussa 2010.

(48) ČSA on myynyt 15 ilma-alusta seuraavin ehdoin: Vuonna 2010 se myi viisi Boeing B737-400 -alusta BLF Ltd:lle, joka on venäläisen UTair-lentoyhtiön erillisyhteisö, [54–60] miljoonalla Yhdysvaltain dollarilla ja kaksi Boeing B737-500 -alusta Mauritanian Airlines Internationalille [12,5–15] miljoonalla dollarilla. Vuonna 2011 ČSA myi kolme Boeing B737-500 -alusta Mika Ltd:lle yhteensä [21–25] miljoonan dollarin hintaan. Vuonna 2011 se myi kaksi ATR72-202-alusta Helitt Lineas Aéreas S.A:lle [7,9–8,9] miljoonan dollarin hintaan, kaksi ATR72-200-alusta EUROLOT S.A:lle [7,9–8,9] miljoonan dollarin hintaan ja yhden ATR42-320-aluksen Regourd Aviationille [1,6–1,9] miljoonan dollarin hintaan. Ilma-alusten myynnistä saatu kokonaistuotto oli noin [105–120] miljoonaa dollaria eli [1,950–2,2] miljardia Tšekin korunaa ([3]).

(49) ČSA myi 30 päivänä syyskuuta 2010 Slovak Air Services s.r.o. -yrityksen, joka tarjosi lentoliikennepalveluja Slovakiassa, [17,5–19,5] miljoonan Tšekin korunan hintaan Skyport a.s. -yritykselle. Ostaja tarjosi korkeimman hinnan avoimessa tarjousmenettelyssä.

([1]) Vuonna 1992 Air France hankki 19 prosenttia ČSA:n osakkeista, mutta luopui niistä vuonna 1994. Huhtikuussa 2009 käynnistettiin valintamenettely ostajan löytämiseksi valtion omistusosuudelle ČSA:sta, mutta koska Tšekin hallitus ei saanut yhtäkään riittävää tarjousta, se määräsi lokakuussa 2009 finanssiministeriön peruuttamaan valintamenettelyn.

([2]) Kyse on lähtö- ja saapumisajoista, jotka oli osoitettu niille kesäkaudella 2011 (27.3.2011–29.10.2011) ja talvikaudella 2010/2011 (31.10.2010–26.3.2011).

([3]) Luvut on laskenut Tšekki valuuttakurssilla 18,50 CZK / 1 USD (Tšekin keskuspankin antamien tietojen mukaan valuuttakurssin USD-CZK neljännesvuosittainen keskiarvo vaihteli välillä 18,30–20,20 CZK / 1 USD vuonna 2010 ja välillä 16,90–18,78 CZK / 1 USD vuonna 2011).

(50) ČSA sai valtio-omisteiselle Prahan lentoasemayhtiölle myymästään maaomaisuudesta ja rakennuksista [1,62–1,85] miljardia Tšekin korunaa. Seuraavassa taulukossa 6 esitetään yhteenveto myydystä omaisuudesta:

Taulukko 6

ČSA:n maaomaisuuden ja kiinteistöjen myynti Prahan lentoasemayhtiölle

Tontti/ omaisuuserä	Myynti-sopimus	Tuhatta CZK	Asiantuntija-lausunto
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]	
Pysäköinti tonteilla 2570/4 ja 2570/13	2.2.2010	[65 500 – 74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000 – 19 000]	
Toimisto-rakennus APC	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]	
Lentokone-halli F	13.5.2010	[700 000 – 800 000]	
Yhteensä:		**[1 620 000 –1 850 000]**	

(51) Tšekin hallitus ilmaisi strategisen intressin hankkia ČSA:n lentoasemakiinteistöt. Tšekin viranomaiset perustelevat tätä näiden kiinteistöjen käytöllä. Tšekin viranomaisten mukaan kiinteistöt ovat strategisesti tärkeitä Prahan lentoasemalle, koska sinne on määrä rakentaa uusi kiitorata. Tšekki mainitsi myös, että Prahan lentoasemayhtiö vuokraa toista lentokonehallia (lentokonehalli E) Travel Service a.s. -yritykselle, mikä todistaa sellaisten kiinteistöjen markkinoinnin tuottopotentiaalista, joita ČSA ei enää tarvitse.

(52) Taulukossa 6 mainitun omaisuuden myyntiä ei toteutettu avoimessa, läpinäkyvässä ja syrjimättömässä tarjouskilpailussa. Tšekin yleisen politiikan ja oikeudellisten vaatimusten mukaisesti valtio-omisteisen yrityksen on kuitenkin maksettava kaikesta hankkimastaan omaisuudesta käypä markkina-arvo, joka vastaa hintaa, jonka markkinaehtoisesti toimiva yksityinen sijoittaja olisi maksanut. Kyseisen omaisuuden arvo perustuu tuomioistuimen rekisteröimän asiantuntijan tekemään ulkoiseen arviointiin, jossa sovelletaan tunnustettuja normeja.

(53) Merkittävin osa yrityksen omasta rahoitusosuudesta tulee ČSA:n tytäryhtiöiden myynnistä ČAH-holdingyhtiölle. Myynti tapahtui vuoden 2011 lopussa ja vuoden 2012 alussa, ja se muodostui seuraavien yritysten myynnistä: Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] miljoonaa Tšekin korunaa), ČSA Services s.r.o. ([25–28] miljoonaa Tšekin korunaa), HCA ([500–580] miljoonaa Tšekin korunaa) ja Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] miljardia Tšekin korunaa). Myyntiä ei suoritettu avoimessa, läpinäkyvässä ja syrjimättömässä tarjouskilpailussa; tytäryhtiöiden arvo määritettiin kuitenkin riippumattomien asiantuntijoiden arviointiraporteissa, joiden laatijoina olivat Deloitte Advisory s.r.o. ja PriceWaterhouseCoopers Česká republika s.r.o.

2.5 MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVA PÄÄTÖS

(54) Komissio aloitti 23 päivänä helmikuuta 2011 muodollisen tutkintamenettelyn. Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio ilmaisi epäilyksiä, jotka liittyivät joihinkin pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen ehtoihin. Komissio ei sulkenut pois sitä mahdollisuutta, että ČSA oli pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys jo ennen vuoden 2009 toista vuosipuoliskoa eli ennen kuin rakenneuudistusprosessi Tšekin viranomaisten mukaan alkoi.

(55) Komissio ilmaisi myös epäilyksiä liittyen siihen, ovatko ČSA:n vaikeudet liian vakavia, jotta ČAH voisi ratkaista ne. Komissiota kiinnosti myös se, voiko Tšekin lainsäädännön mukaan olla mahdollista, että Prahan lentoasemayhtiö osallistuu rahallisesti ČSA:n ja sen tytäryhtiöiden rakenneuudistusprosessiin. Tšekin viranomaisilta pyydettiin myös kommentteja siitä, toteutettiinko ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön väliset liiketoiminnalliset transaktiot fuusion toteuttamispäivänä markkinaehdoin, mikä poistaisi sen mahdollisuuden, että pelastamiseen tai rakenneuudistukseen myönnettyä valtiontukea siirretään tuensaajalta toiselle yhteisölle ČAH-holdingyhtiön puitteissa.

(56) Mitä tulee pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen, komissio pyysi kolmansilta osapuolilta kommentteja ulkoisiin seikkoihin liittyvistä lähtökohtaisista oletuksista. Komissio pyysi Tšekkiä myös selvittämään, luovutaanko kaikista rakenteellisista tappiollisista toiminnoista rakenneuudistuksen jälkeen. Komissio myös epäili, voidaanko pitkän aikavälin elinkelpoisuuteen päästä vielä vuoden 2012 lopussa, mihin mennessä rakenneuudistuksen ilmoitettiin päättyvän, ja onko kaavailtu todennäköisin skenaario (joka on samalla ”suotuisin skenaario”) todellakin realistisin saavutettavissa oleva skenaario. Lisäksi komissio epäili, kykeneekö ČSA rahoittamaan (omista varoistaan tai ulkoisista lähteistä) markkinaehtoisia lainoja ja mahdollisesti markkinaehtoisia takauksia suunnitellulle seitsemän ilma-aluksen ostolle vuosiksi 2013 ja 2014.

(57) Vastasuoritteiden osalta komissio ilmaisi epäilyjä sen suhteen, ovatko ehdotetut toimenpiteet ainoastaan tappiollisten toimintojen lopettamista, joka olisi joka tapauksessa välttämätöntä kaupallisen elinkelpoisuuden saavuttamiseksi. Tällaisia toimenpiteitä ei voitaisi pitää todellisina vastasuoritteina. Komissio totesi samalla, että vain rakenneuudistuksen kuluessa toteutettavat vastasuoritteet voidaan hyväksyä. Toronton ja New Yorkin JFK:n lentojen keskeyttäminen jäisi ehdotetun rakenneuudistuskauden – joka kesti vuoden 2009 toiselta puoliskolta vuoden 2012 loppuun – ulkopuolelle.

(58) Mitä tulee ČSA:n oman rahoitusosuuden suuruuteen, komissio pyysi Tšekkiä selventämään ČAH:n suunniteltua rakennetta. Komissio myös epäili, voidaanko koko ehdotettu oma rahoitusosuus katsoa todelliseksi (liittyen transaktioihin, jotka eivät olleet vielä toteutuneet menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekoajankohtana).

3. TŠEKIN HUOMAUTUKSET

(59) Menettelyn aloittamista koskevaan komission päätökseen antamassaan vastauksessa Tšekki esitti kommentteja ja selvennyksiä kaikista seikoista, jotka komissio oli esittänyt päätöksessään, ja totesi, että ilmoitettu rakenneuudistussuunnitelma täyttää kaikki pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa asetetut ehdot. Lisäksi Tšekki antoi rakenneuudistusprosessia koskevan päivityksen ja ilmoitti, että useita rakenneuudistustoimenpiteitä on jo toteutettu ja että merkittävää edistystä on jo saavutettu.

(60) Liittyen ajankohtaan, jolloin ČSA joutui vaikeuksiin, Tšekki vahvisti, että ČSA oli vaikeuksissa elokuusta 2009 lähtien, koska tällöin sen johto tuli tietoiseksi yrityksen kesäkauden tavallisesti voitolliseen taloudelliseen tulokseen kohdistuneista kielteisistä vaikutuksista. Tšekki ilmoitti myös neljännesvuosittaiset tulokset ja muita tietoja todistukseksi näkemykselleen siitä, että ČSA joutui vaikeuksiin vasta elokuussa 2009.

(61) ČAH:n holdingrakenteen osalta Tšekin viranomaiset selittivät, että ČAH:n tarkoituksena on yritysten ”eriyttäminen”, kaupallisen rahoituksen saannin parantaminen ja valmistelu suunniteltuun yksityistämiseen. Holdingrakenteeseen kuuluvien yritysten suhteita säännellään tavanomaisin ehdoin tehdyllä yleisellä sopimuksella noudattaen lähipiirisuhteisiin sovellettavia Tšekin kauppalain ja tuloverolain säännöksiä.

(62) Mitä tulee mahdottomuuteen ratkaista ČSA:n ongelmia ČAH-ryhmän puitteissa, Tšekki totesi, että kaikki ČAH:n puitteisiin kuuluvat yritykset ovat valtion valvonnan alaisia, minkä vuoksi mihin tahansa tukeen sovellettaisiin valtiontukisääntöjä. Lisäksi tuen olisi täytettävä Tšekin kauppalain ja verolainsäädännön vaatimukset. Samoin ČSA:n ongelmat syntyivät ennen ČAH-rakenteen muodostamista, joten ne eivät voi olla tulosta ”sattumanvaraisesta kustannustenjaosta nykyisen ČSA-ryhmän puitteissa” vaan ne johtuvat ČSA:n luonteesta.

(63) Mitä tulee Prahan lentoasemayhtiön mahdolliseen osuuteen ČSA:n rakenneuudistuksessa, Tšekki toteaa, ettei Prahan lentoasemayhtiö osallistu ČSA:n rakenneuudistukseen millään tavalla ja että Tšekki ei Prahan lentoasemayhtiön ainoana osakkaana ennakoi tällaista osallistumista myöskään tulevaisuudessa. ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön transaktiot toteutetaan vakioehdoin, jotka Prahan lentoasemayhtiö tarjoaa liiketoimintakumppaneilleen. Vuokrat ja muut rahalliset suoritukset perustuvat sen voimassa olevaan hinnastoon.

(64) Lainsäädännön vaatimusten noudattamista lukuun ottamatta ČAH-holdingrakenteeseen kuuluvilla yrityksillä on liiketoiminnassaan vahva itsehallinto, koska emoyhtiö ČAH ei puutu tytäryhtiöidensä kaupalliseen johtoon. Koska kaikkien ČAH-holdingrakenteeseen kuuluvien yritysten suhteissa noudatetaan yleisiä markkinaperiaatteita lainsäädännön mukaisesti, kuten edellä mainitaan, Tšekki katsoo, ettei ČSA:lle myönnetyn rakenneuudistustuen siirtäminen toiselle yritykselle ČAH:n puitteissa ole mahdollista.

(65) Mitä tulee epäilyihin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisesta, Tšekki esitti tarkistettuja ennusteita ČSA:n tulevan elinkelpoisuuden skenaariosta sekä tarkistetun perusskenaarion. Kysynnän kehityksen uudelleentarkastelun ja tulevien öljynhintojen varovaisempien arvioiden jälkeen uudessa perusskenaariossa ennakoidaan hitaampaa kasvuvauhtia. Tappiollisten toimintojen lopettamisesta Tšekki totesi, että kaikki tytäryhtiöt paitsi Czech Airlines Technics a.s. tuottivat voittoa, minkä vuoksi ne voidaan myydä toimivina ja elinkelpoisina yrityksinä. Myös Czech Airlines Technics a.s. myydään ČAH:lle omaisuuseriensä hintaan, jonka on arvioinut riippumaton ulkopuolinen asiantuntija. Rakenneuudistuskauden jälkeen toimitettavien ilma-alusten rahoittamisesta Tšekki toteaa, että rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon ja ennakoidun yksityisen sijoittajan mukaantulon jälkeen yritys kykenee hankkimaan yksityistä rahoitusta tilattuja ilma-aluksia varten.

(66) Vastasuoritteisiin liittyen Tšekki katsoo, että omaisuuden (myös tytäryhtiöiden) myynti, ASK:n supistaminen ja ČSA:n toiminnan vähentäminen Prahan lentoasemalla muodostavat riittävät vastasuoritteet ottaen huomioon, että ČSA on alueellinen lentoyhtiö, jonka lentokalusto

on pieni ja reittiverkosto rajoitettu. Siihen kohdistuu kilpailupaineita suuryritysten ja halpalentoyhtiöiden taholta, minkä vuoksi lisäsuoritteet voisivat haitata ČSA:n kykyä palauttaa elinkelpoisuutensa kohtuullisessa ajassa. Tšekki katsoo, että Toronton ja New Yorkin JFK:n lennot keskeytettiin marraskuussa 2009 eli ilmoitetun rakenneuudistuskauden aikana.

(67) Tšekki antoi tietoa Komerční bankan myöntämästä [125–140] miljoonan Tšekin korunan yksityisestä lainasta, jota esitetään ČSA:n omaksi rahoitusosuudeksi. Laina muodostuu kehyssopimukseen perustuvasta puiteluotosta. Tätä [480–540] miljoonan Tšekin korunan suuruista puiteluottoa koskeva kehyssopimus oli tehty jo 31 päivänä maaliskuuta 2009, ja sitä muutettiin kesäkuussa 2009 ja joulukuussa 2009.

(68) Mitä tulee ČSA:n omaan osuuteen sen rakenneuudistuksesta, Tšekki esitti näytön jo luovutettujen omaisuuserien myynnistä. Lisäksi Tšekki totesi, että ilmoitettua takauksen muodossa myönnettävää valtiontukea ei tarvita, koska ČSA kykeni saamaan yksityistä rahoitusta ilmaalukselle, joka hankittiin rahoitusleasingin muodossa […]lta. Ilma-alus toimitettiin ČSA:lle toukokuussa 2011.

4. ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

(69) Tutkinnan aikana komissio sai vain yhden perustellun huomautuksen kilpailijalta [1] ja yhden huomautuksen paikalliselta kansalaisjärjestöltä [2]. Kilpailija on Travel Service a.s. ja Icelandair Group hf (jäljempänä 'TS'), joka kilpailee ČSA:n kanssa pääasiassa tilauslentomarkkinoilla. TS katsoo, ettei ČSA:lle myönnettyä tukea voida pitää sisämarkkinoille soveltuvana, koska se ei täytä pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa vahvistettuja ehtoja.

(70) ČSA:n pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen liittyen TS esittää kritiikkiä rakenneuudistussuunnitelmasta ja katsoo, ettei se sisällä selkeää liiketoimintamallia [3] yritykselle ja että tietyt suotuisimman skenaarion keskeiset oletukset ovat liian optimistisia (polttoaineen hinta, valuuttakurssit ja kapasiteetin käyttö). TS esittää kritiikkiä myös tarjotuista vastasuoritteista siitä syystä, että ne ovat pelkästään sellaista toiminnoista luopumista, joka on joka tapauksessa välttämätöntä yrityksen henkiinjäämiselle. TS katsoo myös, että omaksi rahoitusosuudeksi väitetty omaisuuden myynti toteutettiin ja varat käytettiin ennen rakenneuudistusprosessin käynnistämistä, minkä vuoksi sitä ei voida pitää aitona osuutena rakenneuudistuksen kustannuksista.

(71) TS katsoo lisäksi, että ČSA on saamansa valtiontuen turvin voinut laajentaa liiketoimintaansa ja tytäryhtiöidensä liiketoimintaa. TS:n mukaan ČSA on voinut i) laajentaa tilauslentotoimintaansa, vaikka ČSA aikoi lopettaa sen, koska se oli aiemmin tappiollista, ja ii) uudistaa lentokalustoaan, mikä antaa ČSA:lle kilpailuedun, jota siihen verrattavassa asemassa olevat kilpailijat tuskin pystyisivät saamaan talouskriisin aikana.

(72) TS katsoo, että ČSA on käyttänyt saamaansa valtiontukea tytäryhtiönsä HCA:n tilauslentotoiminnan laajentamiseen, sillä HCA pystyy tarjoamaa lentoja 20 prosenttia tavanomaisia markkinahintoja alempaan hintaan [4]. TS väittää myös, että ČSA korotti toukokuussa 2010 HCA:n enimmäispääomaa 162 miljoonalla Tšekin korunalla.

(73) Toinen etu, jonka TS väittää ČSA:n saaneen, on mahdollisuus liikennöidä Prahan ja Tel Avivin välistä reittiä. TS katsoo, että Tšekin viranomaiset ilmeisesti neuvottelivat tämän mahdollisuuden yksinomaan ČSA:lle ja näin tehdessään kiersivät lainsäädäntöä ja tarjosivat ČSA:lle edun sen kilpailijoihin nähden.

(74) TS katsoo myös, että jo ennen ČAH:n luomista Prahan lentoasemayhtiö ja ČSA tosiasiallisesti yhdistivät toimintansa, koska nämä kaksi yritystä saivat yhteisen johdon. TS katsoo, että ČSA:n pääjohtaja on saanut palkkaa Prahan lentoasemayhtiöltä ja että ČSA:lle tarjotuissa tietotekniikkapalveluissa on harjoitettu ristiintukemista.

(75) Lisäksi Prahan lentoasemayhtiö osti myöhemmin lentoyhtiöltä omaisuutta (rakennuksia ja tontteja), jota se ei TS:n mukaan tarvinnut ja jonka se vuokrasi takaisin lentoyhtiölle. Tällaiset etuoikeutetut suhteet Prahan lentoasemayhtiön ja ČSA:n välillä johtivat etuuskohteluun muun muassa lentoasemapalvelujen hintasyrjinnän tai kaupallisesti arkaluonteisten tietojen saannin muodossa. TS katsoo myös, että ČAH:n perustamisella on kielteinen vaikutus kilpailuun lentoaseman ja päälentoyhtiön vertikaalisen integraation takia. TS:n mukaan ČAH:n luomisen pääsyy on mahdollistaa valtiontuen myöntäminen ČSA:lle sitä kautta, että ČAH hankkii ČSA:n tytäryhtiöt.

[1] Tätä huomautusta täydennettiin kahdella myöhemmällä lisäyksellä ja yhdellä valituksella.

[2] Kansalaisjärjestö "Pro Hanspaulku" katsoo, että Českė aerolinie -yritykselle myönnetty tuki palvelee lentoyhtiön keinotekoista säilyttämistä asiakkaana Prahan lentoasemalla, joka suunnittelee uuden kiitoradan rakentamista. Kansalaisjärjestö on ensisijaisesti huolissaan ympäristön tilasta ja kyseisen hankkeen yhteiskunnallisista vaikutuksista.

[3] TS katsoo erityisesti, että ČSA tekee vääriä liiketoimintaratkaisuja esimerkiksi avaamalla tappiollisia reittejä (uusi Prahan ja Abu Dhabin välinen reitti syyskuussa 2011).

[4] Arviointi johdanto-osan 171–174 kappaleessa.

5. TŠEKIN VASTAUS ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSIIN

(76) Tšekki vastasi yksityiskohtaisesti kaikkiin argumentteihin, jotka asianomaiset esittivät huomautuksissaan. Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen liittyen Tšekki korosti, että moniin huomautuksiin on vastattu päivitetyn rakenneuudistussuunnitelman tarkistetuissa oletuksissa ([1]). Tšekki totesi, että valtiontuen määrä on menettelyn aikana vähentynyt huomattavasti, koska ilma-aluksen hankinnasta valtion takauksella luovuttiin.

(77) Mitä tulee mahdolliseen valtiontuen käyttöön ČSA:n tilauslentojaoston kilpailunvastaista toimintaa varten, Tšekki totesi, että tilauslennot muodostivat jo valtiontuen myöntämisen ajankohtana säännöllisestä lentoliikenteestä riippumattoman ja erillisen toiminnon. ČSA ei ole koskaan osallistunut HCA:n ([2]) enimmäispääoman rahoittamiseen. HCA:n enimmäispääomaa korotettiin ČSA:n tilauslentoliikenteestä huolehtivan liiketoimintalohkon apporttina. Riippumaton asiantuntija arvioi tämän osan yrityksestä.

(78) Mitä tulee väitettyyn ČSA:n Tel Avivin reitin liikennöimisestä saamaan etuun, Tšekki selitti, että vaikka TS valittiin (avoimessa tarjouskilpailussa talvikaudesta 2011–2012 alkaen) ainoaksi lentoyhtiöksi, jolla on kymmenen vuoden ajan liikennöintioikeudet tarjota sovittuja palveluja Prahan ja Tel Avivin välisellä reitillä lainsäädännön ([3]) mukaisesti, TS ei saanut takeita siitä, ettei mikään muu lentoyhtiö saisi lupaa liikennöidä tällä reitillä kyseisen ajanjakson aikana. Tšekki toteaa, että Tšekin liikenneministeriön yleisenä politiikkana on, ettei vallitsevia rajoituksia pidetä yllä vaan lentoyhtiöiden mahdollisuuksia päästä markkinoille päinvastoin laajennetaan ja lentoliikennepalvelujen markkinoita vapautetaan.

(79) Prahan ja Abu Dhabin välisen reitin osalta Tšekki selitti, ettei ČSA liikennöi tätä reittiä yksin vaan yhteistyössä ([4]) Etihad Airwaysin kanssa. Reitti on suunnattu kauttakulkumatkustajille, joilla on käytössään useita eri Etihad Airwaysin liikennöimiä pitkänmatkan jatkolentoja Abu Dhabista. Tämä yhteistyö lisää ČSA:n myyntimahdollisuuksia ja auttaa sen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista hyvin vähäisin lisäkustannuksin.

(80) Hallinnollisen rakennuksen APC:n myynti ja takaisinvuokraus on Tšekin mukaan markkinoiden vakiomenettely, jonka myötä myyjä saa likvidejä varoja ja ostaja vakaan tulevan vuokratulolähteen. Lisäksi tonttien myynnillä on strateginen merkitys ottaen huomioon uuden kiitoradan rakentaminen Prahan lentoasemalle. Prahan lentoasemayhtiöllä oli tästä syystä intressi kyseisen omaisuuden hankintaan. Lisäksi Prahan Ruzyněn lentoaseman omistusta koskevan lain ([5]) mukaan Prahan Ruzyněn lentoasema ja siihen rajoittuvat tai liittyvät maa-alueet voivat olla vain Tšekin valtion omistuksessa tai sellaisten Tšekkiin sijoittautuneiden oikeushenkilöiden omistuksessa, joista valtiolla on sataprosenttinen omistusosuus. Tämä vaatimus rajoittaa soveltuvien ostajien määrän kokonaan valtion omistuksessa oleviin yrityksiin. Prahan lentoasemayhtiö on tällainen yhteisö, minkä lisäksi sillä on strateginen intressi kyseisen maa-alueen hankintaan.

(81) Tšekki toisti, että ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön liiketoiminnalliset suhteet olivat ja ovat aina olleet sopusoinnussa kansallisen ja unionin lainsäädännön kanssa (ks. johdanto-osan 61–64 kappale). Mitä tulee ČAH-yhtiöön, Tšekki selitti, että Tšekin hallituksen 24 päivänä marraskuuta 2010 tekemän päätöksen 848 mukaisesti ČAH ei muodosta infrastruktuurin ja lentoyhtiöiden pysyvää vertikaalista integraatiota vaan yksinomaan (ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön välisen) fuusion, jonka kesto ja tehtävä ovat rajoitettuja ja jonka tarkoituksena on myydä ČSA ja sen tytäryhtiöt parhain mahdollisen ehdoin.

(82) Lopuksi Tšekki totesi ”Pro Hanspaulku” -kansalaisjärjestön esittämistä huomautuksista, ettei kansalaisjärjestö ole näyttänyt toteen oikeutettua etua eikä tällaista etua voida myöskään johtaa esitetystä vastalauseesta, joka koskee uuden kiitoradan rakentamista Prahan lentoasemalle ja jossa väitetään, että tämä kiitorata tulisi pääasiassa ČSA:n käyttöön sen rakenneuudistuksen jälkeen. Tšekin vastaus oli, että ČSA rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti rajoittaa toimintaansa Prahan lentoasemalla, minkä vuoksi kansalaisjärjestön esittämät huomautukset eivät ole perusteltuja.

([1]) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen Tšekki on esittänyt komissiolle kaksi päivitettyä versiota rakenneuudistussuunnitelmasta (15.9.2011 ja 3.1.2012).

([2]) Ennen rakenneuudistusta HCA tarjosi pelkästään matkatoimistopalveluja, joiden lopettamista ČSA kaavaili rakenneuudistussuunnitelmansa ensimmäisessä versiossa. Päivitetyssä rakenneuudistussuunnitelmassa HCA:n matkatoimistopalvelut säilytettiin ja ČSA:n tilauslentoliiketoiminta liitettiin sen osaksi.

([3]) Siviili-ilmailusta ja elinkeinolupalain 455/1991 muuttamisesta annettu laki 49/1997, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna, sekä Tšekin ja Slovakian liittotasavallan hallituksen ja Israelin valtion hallituksen välinen Jerusalemissa 24.4.1991 allekirjoitettu lentoliikennesopimus.

([4]) Code sharing (yhteisten reittitunnusten käyttö) on tavanomainen lentoyhtiöiden välinen yhteistyömuoto, jossa lentoyhtiön liikennöimää lentoa tarjoavat myös muut lentoyhtiöt myyntinsä parantamiseksi. Tämä yhteistyömuoto antaa lentoyhtiöille mahdollisuuden laajentaa tarjoamaansa reittivalikoimaa.

([5]) Laki 69/2010 Prahan Ruzyněn lentoaseman omistuksesta.

6. TUEN ARVIOIMINEN

6.1 VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

(83) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(84) Tuen käsitteeseen kuuluu kaikentyyppinen suosiminen, joka rahoitetaan suoraan tai välillisesti valtion varoista joko valtion itsensä tai valtion valtuuttamien laitosten toimesta ([1]).

(85) Tässä yhteydessä ilmoitettu pääomitus, joka toteutetaan muuttamalla velka osakkeiksi (Osinekilta saatu laina omaksi pääomaksi), on katsottava valtiontueksi. Pääomitus tapahtuu valtion varoista ja muodostaa valikoivan edun ČSA:lle parantamalla sen taloustilannetta.

(86) Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan yritykselle myönnetyt tuet vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, jos yritys toimii markkinoilla, joilla kauppa on vapautettu unionin tasolla ([2]). Jo pelkästään se seikka, että tuki vahvistaa yrityksen kilpailukykyä kilpaileviin yrityksiin verrattuna antamalla kyseiselle yritykselle taloudellisen edun, jota se ei olisi saanut muutoin harjoittaessaan tavanomaista toimintaansa, on osoitus siitä, että tukeen liittyy riski kilpailun vääristymisestä ([3]). Kun jäsenvaltio myöntää tuen yritykselle, jäsenvaltion sisäinen liiketoiminta voi tämän johdosta pysyä ennallaan tai lisääntyä sillä seurauksella, että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuudet päästä tuon jäsenvaltion markkinoille vähentyvät ([4]).

(87) Tarkasteltavana oleva toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja kilpailuun, koska ČSA on kilpaillut muiden Euroopan unionin lentoyhtiöiden kanssa erityisesti siitä lähtien, kun lentoliikenteen vapauttamisen kolmas vaihe (jäljempänä 'kolmas paketti') käynnistyi 1 päivänä tammikuuta 1993. Kyseisen toimenpiteen turvin ČSA voi jatkaa toimintaansa tarvitsematta kantaa seurauksia, jotka tavanomaisesti aiheutuisivat sen heikosta taloudellisesta tuloksesta, minkä vuoksi toimenpide vääristää kilpailua.

(88) Ilmoitettu pääomitus, joka toteutetaan muuntamalla velka osakkeiksi, on näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Tšekin viranomaiset eivät kiistä tätä päätelmää.

6.2 TUEN SÄÄNTÖJENMUKAISUUS

(89) SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltio saa toteuttaa ehdottamansa toimenpiteen vasta, kun komissio on tehnyt lopullisen päätöksen toimenpiteen hyväksymisestä. Komissio toteaa, että Tšekin viranomaiset panivat kyseisen tuen eli pääomituksen, jossa Osinekin laina muunnettiin osakkeiksi, täytäntöön 30 päivänä kesäkuuta 2010. Komissio valittaa, ettei Tšekki noudattanut velvoitetta pidättyä toimenpiteistä ja rikkoi näin ollen SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista velvoitteittaan.

6.3 TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE PELASTAMISTA JA RAKENNEUUDISTUSTA KOSKEVIEN SUUNTAVIIVOJEN MUKAISESTI

(90) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrätään, että valtiontuki tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen voidaan hyväksyä, jos se ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(91) Komissio katsoo, että tarkasteltavana oleva toimenpide on rakenneuudistustukea, joka on arvioitava pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa esitettyjen perusteiden mukaisesti, jotta voidaan todeta, soveltuuko se sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

6.3.1 **Tukikelpoisuus**

(92) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 33 kohdan mukaan tukikelpoisuuden perusteena on, että yritys voidaan katsoa suuntaviivojen 9–13 kohdassa tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi.

Vaikeuksissa oleva yritys

(93) Komissio katsoo pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 9 kohdan nojalla, että kyse on vaikeuksissa olevasta yrityksestä, mikäli yritys ei pysty omilla taikka omistajilta/osakkailta tai luotonantajilta saaduilla varoilla pysäyttämään tappiollista kehitystä, joka johtaa lähes varmasti yrityksen toiminnan loppumiseen lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen.

(94) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 10 kohdan a alakohdan mukaan yhtiö, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, katsotaan vaikeuksissa olevaksi yritykseksi, jos se on menettänyt yli puolet merkitystä pääomastaan ja yli neljännes pääomasta on menetetty viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana.

([1]) Katso asiassa C-482/99, *Ranska v. komissio ("Stardust Marine")*, 16.5.2002 annettu tuomio, Kok. 2002, s. I-4397.

([2]) Katso erityisesti unionin tuomioistuimen asiassa 102/87, *Ranska v. Euroopan yhteisöjen komissio*, 13.7.1988 antama tuomio, Kok. 1988, s. 4067.

([3]) Unionin tuomioistuimen asiassa 730/79, *Philip Morris Holland v. Euroopan yhteisöjen komissio*, 17.9.1980 antama tuomio, Kok. 1980, s. 2671.

([4]) Katso erityisesti unionin tuomioistuimen asiassa C-66/02, *Italia v. komissio*, 15.12.2005 antama tuomio, Kok. 2005, s. I-10968, 117 kohta, ja yhdistetyissä asioissa C-393/04 ja C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, 15.6.2006 antama tuomio, Kok. 2006, s. I-5332, 35 kohta.

(95) Tšekin viranomaiset katsovat, että ČSA, joka on Tšekin lainsäädännön mukainen osakeyhtiö ja niin muodoin pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 10 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tavalla yhtiö, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, joutui vakaviin vaikeuksiin elokuussa 2009, kun finanssikriisi vaikutti vakavasti jopa kesäkauden huippusesonkiin. Operatiivinen kassavirta laski tällöin [– 2,4 – – 2,1] miljoonaan Tšekin korunaan, millä oli dramaattinen vaikutus yrityksen varoihin.

(96) Elokuussa 2009 yritys täytti pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 10 kohdan a alakohdan ehdot. ČSA:n enimmäispääoma oli kaikkiaan 2 735 miljoonaa Tšekin korunaa. Tšekin kirjanpitostandardien mukaan ČSA:n oma pääoma oli elokuussa 2009 negatiivinen ([– 1 000 – – 900] miljoonaa Tšekin korunaa heinäkuun 2009 lopussa) ja yli neljännes enimmäispääomasta oli menetetty edeltäneiden 12 kuukauden aikana sen jälkeen, kun oma pääoma oli heinäkuussa 2008 ollut [900 – 1 000] miljoonaa Tšekin korunaa. Tästä syystä ČSA käynnisti elokuussa 2009 rakenneuudistusprosessin. Näin ollen yritys oli pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys ajankohtana, jolloin rakenneuudistustuki myönnettiin kesäkuussa 2010.

Vastaperustettu yritys

(97) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 12 kohdan mukaan vastaperustettu yritys ei voi saada pelastamis- tai rakenneuudistustukea, vaikka sen rahoitustilanne olisi aluksi epävarma. Periaatteessa yritystä pidetään vastaperustettuna ensimmäiset kolme vuotta sen toiminnan aloittamisesta kyseisellä alalla.

(98) ČSA perustettiin vuonna 1923 eikä sitä näin ollen voida pitää vastaperustettuna yrityksenä.

Yhtymä

(99) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 13 kohdan mukaan yhtymään kuuluva tai yhtymän haltuun joutuva yritys voi saada pelastamis- tai rakenneuudistustukea vain silloin, kun voidaan osoittaa, että vaikeudet kohdistuvat ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjako yhtymän sisällä ja että nämä vaikeudet ovat niin vakavia, ettei yhtymä pysty selviytymään niistä itse. Jos vaikeuksissa oleva yritys perustaa tytäryhtiön, vaikeuksissa olevaa yritystä ja sen määräysvallassa olevaa tytäryhtiötä pidetään yhtymänä ja niille voidaan myöntää tukea pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 13 kohdassa esitetyin edellytyksin.

(100) Kun rakenneuudistustuki myönnettiin vuonna 2010, ČSA muodosti yhtymän muiden lentoliikenteessä ja siihen liittyvillä aloilla toimivien yritysten kanssa [1]. Yhtymän tilinpäätöksestä käy ilmi, että vaikka lentoyhtiö on osa suurempaa yritysryhmää, sen osuus liikevaihdosta oli ylivoimaisesti suurin (94 %), minkä vuoksi yhtymän muiden osien ei ole mahdollista rahoittaa lentoyhtiön rakenneuudistusta. Lisäksi tilinpäätös osoittaa, että lentoyhtiön tappiot ovat sen omia tappioita, joita ei voida kohdistaa mihinkään muuhun osaan yhtymästä.

(101) Komissio katsoo sen vuoksi, ettei ČSA:n vaikeuksien aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjako yhtymän sisällä vaan ne johtuvat pääasiassa heikoista myyntituloista sen päätoiminta-alalla. Vaikeudet ovat liian vakavia, jotta yritys pystyisi selviytymään niistä itse, etenkin koska voitollisten tytäryhtiöiden positiiviset tulokset ovat liian pieniä kattamaan ČSA:n tappiot sen päätoiminta-alalla.

(102) Komissio toteaa, että ČAH, joka periaatteessa muodostaa pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitetun yhtymän, perustettiin (vuosien 2011 ja 2012 vaihteessa) rakenneuudistustuen myöntämisen jälkeen, minkä vuoksi sen perustamista voidaan pitää sellaisena rakenneuudistuksen osana, joka ei vaikuta rakenneuudistustuen kelpoisuuteen. Komissio ottaa huomioon, että kaikissa ČAH:n jäsenyritysten välisissä liiketoiminnallisissa suhteissa noudatetaan yleisiä markkinaperiaatteita sovellettavan Tšekin lainsäädännön [2] mukaisesti, minkä vuoksi yhtymän muiden jäsenten osuudet ČSA:n rakenneuudistuksessa eivät ole mahdollisia.

6.3.2 **Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen**

(103) Ensinnäkin pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 35 kohdan mukaan rakenneuudistussuunnitelman, jonka toteuttamisajan on oltava mahdollisimman lyhyt, on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella.

(104) Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 36 kohdan mukaan rakenneuudistussuunnitelmassa on kuvailtava yrityksen vaikeuksiin johtaneet olosuhteet sekä otettava huomioon nykytilanne ja tulevat markkinanäkymät suotuisimmassa, epäsuotuisimmassa ja perusskenaariossa.

(105) Rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä yrityksen muuttamista siten, että se voi rakenneuudistuksen jälkeen vastata itse kaikista kustannuksistaan, omaisuuserien arvon alentuminen ja rahoituskulut mukaan luettuina. Rakenneuudistuksen läpikäyneen yrityksen oman pääoman tuoton on oltava riittävän korkea, jotta se voi kilpailla omin voimin (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 37 kohta).

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

[2] Lain 513/1991 (kauppalaki) 66 a § ja 196 a § sekä lain 586/1992 (tuloverolaki) 23 §:n 7 momentti.

(106) Komissio toteaa, että rakenneuudistussuunnitelmassa, joka esitetään tiivistetysti edellä 2.3 kohdassa, kuvataan olosuhteet, jotka johtivat yrityksen vaikeuksiin. Rakenneuudistussuunnitelmassa otetaan huomioon nykyiset ja tulevat näkymät ČSA:n päämarkkinoilla eli säännöllisen matkustajalentoliikenteen markkinoilla ja siinä esitetään skenaariot mahdollisesta kehityksestä suotuisimpien, epäsuotuisimpien ja perusoletusten pohjalta sekä ČSA:n vahvat ja heikot puolet. Komissio toteaa näin ollen, että rakenneuudistussuunnitelmassa käsitellään kaikkia muodollisia seikkoja, joita edellytetään pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 36 kohdassa.

(107) Nykyisessä rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoidaan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista kesäkuuhun 2014 mennessä. Tarkistettu viiden vuoden rakenneuudistusjakso on suhteellisen pitkä. Perusskenaarion mukaan ČSA:n toiminnasta tulee voitollista jo vuonna 2013. Myös suurin osa rakenneuudistustoimenpiteistä on jo toteutettu, kuten yrityksen supistaminen ja oman rahoitusosuuden luominen. Tšekin viranomaiset osoittivat, että rakenneuudistusta varten valittu strategia jaettiin viidelle vuodelle sen jälkeen, kun oli tarkoin arvioitu ČSA:n pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen tarvittava lyhin mahdollinen aika ottaen huomioon mahdolliset tulevat toimintaedellytykset. Komissio toteaa myös, että erityisesti lentoliikenteen alalla ja tämänhetkisessä taloustilanteessa on tarpeen vakiinnuttaa operatiivinen suorituskyky ja palvelujen suorituskyky, jotta voidaan varmistaa *pitkän aikavälin* elinkelpoisuus lujaksi perustaksi tulevalle kasvulle eikä siis pelkästään lyhyen aikavälin elpymistä. Tämä vie luonteensa vuoksi useita vuosia. Komissio toteaa, että aikaisemmissa tapauksissa on hyväksytty viiden vuoden pituisia tai tätä pitempiä rakenneuudistusjaksoja ([1]). Komissio katsoo kaiken kaikkiaan, että viisi vuotta on hyväksyttävä pituus rakenneuudistukselle.

(108) ČSA:n elpymisen mahdollistamiseksi rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoidaan merkittäviä kustannusleikkauksia erityisesti supistamalla kapasiteettia ja henkilöstöä sekä karsimalla lentokalustoa ja reittiverkkoa. Siinä esitetään myös useita tulopuolen aloitteita.

(109) Komissio toteaa, että ČSA on tuntuvasti karsinut lentäjien ja muun lentohenkilöstön määrää. Yli 1 000 työpaikkaa on lopetettu. Kustannusten alentamiseen liittyvillä aloitteilla odotetaan saatavan aikaan [390–425] miljoonan Tšekin korunan nettosäästöt vuoden 2012 loppuun mennessä. Matkustajakohtaisia myyntikuluja alennettiin jo [15,5–17] prosenttia vuonna 2010.

(110) Komissio toteaa, että lentokaluston pienentäminen (30 %) ja reittiverkon karsiminen ([18–20] %) näkyvät tulojen [3,9–4,3] prosentin kasvuna ASK:ta kohti. Tämän myötä istumapaikkojen kuormitusaste nousee perusskenaarion mukaan [66–73] prosenttiin. Lentokaluston uudistaminen ja Boeing-alusten korvaaminen Airbus-aluksilla pienentää toiminta- ja huoltokustannuksia, mikä johtaa lentokaluston liiketoiminnallisesti tehokkaampaan käyttöön. Oletusten mukaan reittiverkon ja lentokaluston supistamisesta saadaan vuoden 2012 loppuun mennessä [195–215] miljoonan Tšekin korunan nettosäästöt.

(111) Komissio toteaa myös, että ČSA on ottanut käyttöön uuden tuotonhallintajärjestelmän, jonka tavoitteena on nostaa ASK-kohtaisia tuloja [3–3,5] prosenttia vuonna 2011. Oletuksena on, että tuotonhallinta yhdessä lentoihin liittyvien omien tuotteiden myynnistä ja kolmansien osapuolten tuotteiden myynnistä saatavien tulojen kanssa synnyttää vuoden 2012 loppuun mennessä [500–560] miljoonan Tšekin korunan tuoton.

(112) Komissio katsoo käytössään olevien alan tietojen ja muiden lentoyhtiöitä koskeneiden rakenneuudistustapausten perusteella, että nämä aloitteet voivat luoda ČSA:lle edellytykset kustannusten alentamiseen ja lisätuottoihin, jotta sen pitkän aikavälin elinkelpoisuus voidaan palauttaa kesäkuuhun 2014 mennessä.

(113) Ennakoidut tulokset perustuvat realistisiin oletuksiin erityisesti kasvuvauhdista, inflaatiosta, polttoaineen hinnoista ja Tšekin korunan ja Yhdysvaltain dollarin välisestä vaihtokurssista. Menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen esittämissään huomautuksissa Tšekki kommentoi lähtökohtaisiin oletuksiin liittyneitä komission epäilyjä antamalla selventäviä lisätietoja seuraavasti:

— Alkuperäisen rakenneuudistusjakson pidentämisen lisäksi Tšekki tarkasteli uudelleen elinkelpoisuuden palauttamiseen johtavan kehityksen ennusteita ottamalla perustaksi tarkistetun perusskenaarion ja luopumalla alun perin käyttämästään suotuisimmasta skenaariosta. ČSA pyrkii nyt siihen, että sijoitetun pääoman tuotto on vuoteen 2014 mennessä [1,7–1,85] prosenttia eikä [3–3,5] prosenttia, kuten rakenneuudistussuunnitelman alkuperäisessä versiossa.

— ČSA:n muutti seitsemän ilma-aluksen toimitusaikataulun vuosista 2013 ja 2014 vuosiksi 2014–2016. ČSA aikoo kustantaa kaikkien seitsemän ilma-aluksen hankinnan markkinaehtoisella lainalla ilman valtiontukea.

— Tšekki vahvisti, että ČSA lopettaa kaikki tappiolliset toiminnot.

(114) Komissio panee merkille myönteisenä seikkana, että sisäisiin ja ulkoisiin tekijöihin liittyviä alkuperäisiä oletuksia tarkistettiin menettelyn aloittamista koskevan päätöksen jälkeen muun muassa ennakoimalla hitaampaa kysynnän kasvua vuosien 2010 ja 2013 välillä ja korkeampia

([1]) Katso komission päätökset asioissa *Austrian Airlines* (C 6/09), EUVL L 59, 9.3.2010, s. 1, johdanto-osan 296 kappale (rakenneuudistusjakso 6 vuotta), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, johdanto-osan 217 kappale (rakenneuudistusjakso 5 vuotta) ja *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, johdanto-osan 93 kappale (rakenneuudistusjakso 5 vuotta).

polttoainekustannuksia. Joidenkin keskeisten oletusten tarkistaminen ja mukauttaminen on johtanut taloudellisten näkymien tarkistamiseen siten, että vuodeksi 2013 ennakoitua voittoa on tarkistettu alaspäin [68–75] miljoonaan Tšekin korunaan, kun se alun perin oli [123–135] miljoonaa Tšekin korunaa. Tarkistetut oletukset antavat nyt realistisemman ja luotettavamman kuvan ČSA:n tulevasta kehityksestä.

(115) ČSA on myös laatinut skenaarioanalyysin, joka kattaa edellä mainittujen realistisimpien oletusten (perusskenaario) lisäksi suotuisimman ja epäsuotuisimman skenaarion, joiden oletuksia on muutettu eräiden keskeisten tekijöiden perusteella.

(116) Perusskenaariossa ČSA olettaa, että operatiivisen toiminnan tulos on positiivinen vuodesta 2013 lähtien. Myös epäsuotuisimmassa skenaariossa ČSA:n tulos muuttuisi voitolliseksi vuoteen 2014 mennessä.

(117) Sijoitetun pääoman tuoton ennakoidaan kuitenkin palautuvan vain matalalle tasolle (n. [1,9–2,2] %) vuoteen 2015 mennessä. Tällainen tuottotaso on varsin matala, mutta se vaikuttaa realistiselta ottaen huomioon, että ČSA:n vertaisryhmässä (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines ja LH) sijoitetun pääoman tuotto vaihteli vuosina 2003–2009 [– 1,2 – – 1] prosentista [5,4–6,3] prosenttiin. Positiiviseen sijoitetun pääoman tuottoon pääsivät tässä ryhmässä vain Lufthansa ([5,3–6] %), British Airways ([4,9–5,7] %) ja AF-KLM ([2–2,3] %). Toisaalta halpalentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuotto vaihteli vuosina 2004–2007 [5,5–6,5] prosentista [15,5–17] prosenttiin ([1]).

(118) ČSA:n tavoitteena oleva sijoitetun pääoman tuotto alittaa näin ollen tason, jolle yltävät tehokkaimmat halpalentoyhtiöt tai edellä mainitut suuremmat lentoyhtiöt, jotka pystyvät hyödyntämään mittakaavaetuja. ČSA on rakenneuudistuksen läpikäyneen lentokalustonsa (20–23 ilmaalusta) myötä pieni alueellinen toimija, jonka pitkän aikavälin kehitys voidaan parhaiten taata yksityisen sijoittajan mukaantulolla.

(119) Ottaen huomioon, että yrityksen omistajana Tšekki on hyvin selvillä tilanteesta ja puoltaa viivyttelemätöntä yksityistämistä, tämä vaatimaton paluu elinkelpoisuuteen näyttää hyväksyttävältä. Lisäksi se, että ČSA on pystynyt saamaan yksityisen rahoitusleasingin uutta ilma-alusta varten sen sijaan, että olisi käytetty alun perin kaavailtua valtion takaamaa pankkiluottoa, kertoo siitä, että markkinat uskovat yrityksen uuden elinkelpoisuuden mahdollisuuteen.

(120) Lisäksi komissio toteaa myönteisenä seikkana, että ČSA on tähän mennessä edistynyt merkittävästi rakenneuudistusprosessissa ja että kaavailtujen toimenpiteiden täytäntöönpanolla on jo vuonna 2011 ollut myönteinen vaikutus ČSA:han: vaikka lentoja lopetettiin edellisvuoteen verrattuna [15,5–17] prosenttia, liikennetulot alenivat samaan aikaan vain [8–9] prosenttia. Vuoden 2012 ensimmäisellä neljänneksellä *point to point* -matkustajien määrä nousi [7,9–8,4] prosenttia, millä oli myönteinen vaikutus RASK-indikaattoriin (tulot tarjottua istuinkilometriä kohti), joka nousi [12,5–14] prosenttia. Vuonna 2011 ČSA myös pystyi supistamaan cateringkustannuksiaan [115–130] miljoonaa Tšekin korunaa ja matkustajakohtaisia yksikkökustannuksia [14,5–16] prosenttia. Kustannusten alentamiseen tähtäävien toimenpiteiden ansiosta GDS-varausjärjestelmän kustannukset alenivat [68–75] miljoonaa Tšekin korunaa vuonna 2010 ja [89–96] miljoonaa Tšekin korunaa vuonna 2011 edellisvuoteen verrattuna.

(121) ČSA on jo toteuttanut suunnitellun henkilöstösupistuksen ja omaisuuden myynnin sekä siirtänyt sivupalvelut tytäryhtiöille, jotka myytiin sen jälkeen ČAH:lle.

(122) Ottaen huomioon toteutetut merkittävät rakenneuudistustoimenpiteet ja jo saavutettu edistys komissio katsoo, että ČSA kykenee tarkistetun rakenneuudistussuunnitelman avulla palauttamaan pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa kohtuullisessa ajassa.

6.3.3 **Kilpailun kohtuuttoman vääristymisen välttäminen (vastasuoritteet)**

(123) Toiseksi pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 38 kohdan mukaan on toteutettava vastasuoritteita, jotta kaupankäynnin edellytyksiä haittaavat vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset. Vastasuoritteisiin voi kuulua omaisuuserien myynti, kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistukset ja kyseisille markkinoille pääsyn esteiden vähentäminen (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 39 kohta).

(124) Tässä yhteydessä tappiollisen toiminnan lopettamista, joka olisi joka tapauksessa tarpeen yrityksen elinkelpoisuuden palauttamiseksi, ei pidetä kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistamisena vastasuoritteita arvioitaessa (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 40 kohta).

(125) ČSA ehdottaa seuraavia vastasuoritteita:

— kapasiteetin supistaminen,

— tulo- ja lähtöaikojen luovuttaminen koordinoiduilla eurooppalaisilla lentoasemilla, muun muassa lähtö- ja saapumisaikojen myynti Lontoon Heathrow'n lentoasemalla,

— omaisuuden myynti.

(126) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio ilmaisi epäilyjä joistakin ČSA:n esittämistä vastasuoritteista, koska ne näyttivät olevan pelkästään toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen elinkelpoisuuden säilyttämiseksi. Tšekki on selventänyt tätä kysymystä ja esittänyt perustelut edellä mainittujen toimenpiteiden merkityksestä.

([1]) Markkinatutkimus, laatinut Boston Consulting Group.

Kapasiteetin supistaminen

(127) ČSA on suunnitellut supistavansa lentokalustoaan 50 prosenttia, millä on puolestaan vaikutus reittiverkkoon. Vuonna 2009 yrityksen kokonaiskapasiteetti oli tarjottuina istuinkilometreinä (ASK) [8–9] miljardia. Rakenneuudistusprosessin lopussa ČSA aikoo tarjota [6,2–7] miljardia ASK:ta, eli reittiverkkoa supistetaan [2–2,2] miljardilla ASK:lla (eli [20–25] prosenttia).

(128) ČSA oli myös samaa mieltä siitä, että eräitä muita toimenpiteitä, kuten päätöstä New Yorkin ja Toronton reittien lopettamisesta, olisi pidettävä pelkästään sellaisina toimenpiteinä, jotka ovat tarpeen elinkelpoisuuden säilyttämiseksi. Kyseisen päätöksen teki ČSA:n hallintoneuvosto heinäkuussa 2009 (ennen rakenneuudistusjakson käynnistymistä). Lennot lopetettiin marraskuussa 2009. Se, että ČSA teki päätöksen reittien lopettamisesta ennen rakenneuudistusjakson käynnistymistä, viittaa siihen, että tämän liiketoimintapäätöksen tavoitteena oli parantaa yrityksen elinkelpoisuutta eikä minimoida valtiontuen haitallisia vaikutuksia kaupankäynnin olosuhteisiin.

(129) Tarkistetussa rakenneuudistussuunnitelmassaan ČSA esittää vastasuoritteina kuuden voitollisen reitin lopettamista ([1]) ja tarjottujen istuinkilometrien kapasiteetin supistamista lisää kymmenellä voitollisella reitillä ([2]). Reittien lopettaminen ja kaavailtu kapasiteetin supistaminen vähentävät tarjottua kapasiteettia [900–1 000] miljoonalla istuinkilometrillä, mikä merkitsee säännöllisen lentoliikenteen kapasiteetin vähenemistä [10–11] prosentilla ([3]) vuoteen 2009 verrattuna. ČSA vahvisti säilyttävänsä vastasuoritteena tarjoamansa supistetun kapasiteetin rakenneuudistusjakson loppuun saakka.

(130) Reitit katsotaan voitollisiksi, jos niillä oli vuonna 2009 positiivinen C1-osuus. C1-osuudessa otetaan huomioon kuhunkin yksittäiseen reittiin liittyvät lento-, matkustaja- ja jakelukustannukset (muuttuvat kustannukset). Se lasketaan seuraavasti: (reitin tulot – reitin muuttuvat kustannukset) / reitin tulot. Kaikista reiteistä, joiden C1-osuus on positiivinen, saadaan riittävästi tuloja kattamaan reitin muuttuvien kustannusten lisäksi myös yrityksen kiinteitä kustannuksia.

(131) Komission näkökulmasta C1-osuuden marginaali on tarkoituksenmukainen indikaattori, koska siinä otetaan huomioon kaikki tiettyyn reittiin välittömästi liittyvät kustannukset. Komissio toteaa, että vastaava marginaali on hyväksytty verrannollisessa tapauksessa ([4]).

(132) Mitä tulee kolmannen osapuolen (TS) argumenttiin, jonka mukaan ČSA on avannut uusia tappiollisia reittejä, esimerkiksi Prahan ja Abu Dhabin välisen reitin, komissio toteaa Tšekin viranomaisten antamien selvennysten jälkeen, että kyseisellä reitillä harjoitetaan lentoliikennettä yhteisillä reittitunnuksilla yhdessä Etihad Airwaysin kanssa. Vaikka uusia reittejä on avattu, ČSA on joka tapauksessa sitoutunut karsimaan koko reittiverkkoaan [20–25] prosentilla (tarjottuina istuinkilometreinä) ja säilyttämään tämän karsitun reittiverkon rakenneuudistusjakson loppuun saakka. ČSA on lisäksi tarjoutunut lopettamaan kapasiteettinsa tai pienentämään sitä 16 voitollisella reitillä kompensaationa kilpailijoilleen.

Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen koordinoiduilla eurooppalaisilla lentoasemilla

(133) Komissio toteaa, että reittiverkoston muutosten seurauksena ČSA luovuttaa useita lähtö- ja saapumisaikoja koordinoiduilla lentoasemilla ([5]). Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen antaa kilpaileville lentoyhtiöille mahdollisuuden lisätä kapasiteettiaan koordinoiduilla lentoasemilla (huolimatta siitä, mitkä yksittäiset reitit on lopetettu) ja poistaa näin markkinoille tulon esteitä ČSA:n kilpailijoiden hyödyksi.

Omaisuuserien myynti

(134) ČSA katsoo, että vastasuoritteena olisi myös pidettävä sen voitollisten omaisuuserien myyntiä, kuten lähtö- ja saapumisaikojen myyntiä Lontoon Heathrow'n lentoasemalla (ks. johdanto-osan 47 kappale), viidentoista ilma-aluksen myyntiä (ks. johdanto-osan 48 kappale), verottoman myynnin toimintojen myyntiä (ks. johdanto-osan 46 kappale) ja tytäryhtiöiden myyntiä ČAH-holdingyhtiölle (ks. johdanto-osan 53 kappale). Ottaen kuitenkin huomioon, että vastasuoritteet olisi toteutettava erityisesti niillä markkinoilla, joilla yrityksellä on rakenneuudistuksensa jälkeen merkittävä markkina-asema, tässä tapauksessa ovat merkityksellisiä ainoastaan matkustajalentoliikenteen markkinoihin liittyvät suoritteet.

(135) Näin ollen sen ohella, että voitollisten reittien kapasiteettia supistetaan [10–11] prosenttia ja lähtö- ja saapumisaikoja luovutetaan koordinoiduilla lentoasemilla, asianmukaisina vastasuoritteina voidaan ottaa huomioon ainoastaan lähtö- ja saapumisaikojen myynti Lontoon Heathrow'n lentoasemalla ja viidentoista ilma-aluksen myynti. Verovapaan myynnin toimintojen myyntiä ja ČSA:n tytäryhtiöiden myyntiä ČAH-holdingyhtiölle ei voida ottaa huomioon, koska niillä ei ole vaikutusta ČSA:n asemaan sen päämarkkinoilla.

Ehdotettujen vastasuoritteiden asianmukaisuus

(136) Tutkiessaan vastasuoritteiden asianmukaisuutta komissio ottaa huomioon markkinarakenteen ja kilpailuympäristön varmistaakseen, etteivät toimenpiteet aiheuta markkinarakenteen huonontumista (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 39 kohta).

([1]) […].
([2]) […]
([3]) Nettovähennys ilman sellaista tappiollisten reittien lopettamista, joka on välttämätöntä elinkelpoisuuden palauttamiseksi, ottaen huomioon myös ennakoitu kapasiteetin laajennus tilivuosien 2010 ja 2013 välillä.
([4]) Katso komission päätös asiassa *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, johdanto-osan 111 kappale.
([5]) Suurin osa näistä lähtö- ja saapumisajoista on koordinoiduilla lentoasemilla eli lentoasemilla, joilla lähtö- ja saapumisajat jakaa koordinaattori lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 mukaisesti (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

(137) Toimenpiteet on suhteutettava tuesta aiheutuviin kilpailua vääristäviin vaikutuksiin ja etenkin yrityksen kokoon ja suhteelliseen painoarvoon merkityksellisillä markkinoilla. Toiminnan supistamisen laajuus on määriteltävä tapauskohtaisesti (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 40 kohta).

(138) Komissio toteaa, että vaikka ČSA on edelleen johtavassa asemassa Tšekin lentoliikennemarkkinoilla, sen osuus koko Euroopan lentoliikennesektorin tuotantokapasiteetista ja tuotoksesta (matkustajamääränä) on vain 1–2 prosenttia. ČSA:n kaltaisen suhteellisen pienen liikenteenharjoittajan tapauksessa lentokaluston lisäsupistus voisi vaikuttaa kielteisesti yrityksen elinkelpoisuuteen ilman, että kilpailijoille koituisi tästä merkittävämpiä markkinamahdollisuuksia.

(139) Mitä tulee oman rahoitusosuuden tärkeimpään osaan eli kapasiteetin pienentämiseen, komissio pitää [10–11] prosentin vähennystä riittävänä erityisesti verrattuna muihin lentoyhtiöiden rakenneuudistustapauksiin ([1]).

(140) Tässä yhteydessä komissio katsoo, että edellä mainitut vastasuoritteet ovat pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen mukaisesti riittäviä, jotta markkinoihin kohdistuvat kielteiset vaikutukset voidaan pitää mahdollisimman vähäisinä.

6.3.4 **Vähimmäis- tai omavastuuosuuteen rajoitettu tuki**

(141) Kolmanneksi tukimäärä on pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43 kohdan mukaan rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi, minkä vuoksi tuensaajien on osallistuttava rakenneuudistukseen merkittävällä määrällä omia varojaan. Tämä voidaan toteuttaa myös myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella.

(142) Suurempien yritysten tapauksessa komissio pitää yleensä asianmukaisena rahoitusosuutta, joka on vähintään 50 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista. Poikkeuksellisissa olosuhteissa ja erityisen vaikeissa tapauksissa komissio voi hyväksyä alhaisemman rahoitusosuuden (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 44 kohta).

(143) Oman rahoitusosuuden on oltava todellinen, eli siihen ei voida laskea tulevia voittoja, kuten kassavirtaa (pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43 kohta). Lähtökohtainen vaatimus on, ettei oma rahoitusosuus saa sisältää mitään muuta valtiontukea.

(144) Ottaen huomioon, että rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset ovat [8 900–10 500] miljoonaa Tšekin korunaa, ČSA:n ehdotettu oma rahoitusosuus muodostuu

— Komerční bankan myöntämästä yksityisestä pankkiluotosta ([125–140] miljoonaa Tšekin korunaa) ja

— omaisuuserien (maa-alueiden, kiinteistöjen, ilma-alusten ja tytäryhtiöiden) myynnistä ([2]).

(145) Tšekin viranomaisten ehdottama ČSA:n oma rahoitusosuus olisi [70–80] prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista. Komissio toteaa myös, että ČSA pystyi tekemään yksityisen leasingsopimuksen ilma-aluksen vuokrauksesta ([25–30] miljoonaa Yhdysvaltain dollaria), mitä voidaan myös pitää omana rahoitusosuutena.

Ilma-aluksen vuokraus

(146) ČSA kykeni toukokuussa 2011 tekemään yksityisistä varoista rahoitettavan leasingsopimuksen Airbus A319 -aluksen ja kahden moottorin hankinnasta. Leasingsopimuksen myönsi markkinaehdoin […]. Leasingsopimus vastaa luottoa, jonka suuruus on [25–30] miljoonaa Yhdysvaltain dollaria (n. [520–600] miljoonaa Tšekin korunaa eli [5,3–5,9] prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista).

(147) Leasingyhtiö antaa ČSA:n käyttöön ilma-aluksen, jota käytetään 10 vuoden ajan rahoitusleasingin ehtoisesti; kun kaikki erät on maksettu täysimääräisesti, ČSA:sta tulee ilma-aluksen omistaja. ČSA maksaa ennakkomaksuna [29–33] prosenttia ilma-aluksen hinnasta ja sen jälkeen neljännesvuosittaiset leasingmaksut vuokralleantajalle. Näiden erien laskentaperustana ovat ilma-aluksen hinta sekä leasingyhtiön pankilta saaman luoton korko (kolmen kuukauden London Interbank Offered Rate (LIBOR) + marginaali) Erien maksamisen (tai oikeammin […]n leasingyhtiölle myöntämän luoton takaisinmaksun) vakuutena on ilma-aluksen panttaus pankin hyväksi koko leasingkauden ajaksi.

(148) Komissio toteaa leasingsopimuksen olevan osoitus siitä, että ČSA on jo kyennyt saamaan ulkoista rahoitusta markkinaehdoin ilman apua Tšekin viranomaisilta. Tämä rahoitus osoittaa, että markkinat uskovat, että ennakoitu paluu elinkelpoisuuteen on toteutettavissa. Tämän vuoksi komissio katsoo leasingin, jonka arvo on [520–600] miljoonaa Tšekin korunaa, osaksi omaa rahoitusosuutta.

([1]) Air Malta -yhtiön tapauksessa (komission päätös SA.33015, C(2012) 4198 final) voitollisten reittien kapasiteettisupistus oli 5 prosenttia. Aiemmissa rakenneuudistusasioissa tehdyissä päätöksissä on hyväksytty vastasuoritteita kokonaiskapasiteetin supistamisen muodossa (Austrian Airlines: 15 % (komission päätös C 6/2009, EUVL L 59, 9.3.2010, s. 1, 323 kohta); LTU: 28 % (komission päätös N 428/2002, EUVL C 148, 25.6.2003)) tai markkinaosuuden supistamisen muodossa (Cyprus Airways: 3 % (komission päätös C 10/2006, EUVL L 49, 22.2.2008, s. 25, 129 kohta)).

([2]) Yksityiskohdat taulukossa 5.

Komerční bankan myöntämä yksityinen luotto

(149) Ehdotettu Komerční bankan laina muodostuu kehyssopimukseen perustuvasta puiteluotosta. Komissio toteaa, että [480–540] miljoonan Tšekin korunan suuruisen puiteluoton muodostanut kehyssopimus tehtiin jo 31 päivänä maaliskuuta 2009 ja että ČSA:n heikentyvän taloudellisen tilanteen vuoksi puiteluottoa pienennettiin kehyssopimuksen myöhempien tarkistusten yhteydessä. Kehyssopimuksen viimeisessä muutoksessa joulukuussa 2009 puiteluotto alennettiin [200–220] miljoonaan Tšekin korunaan 30 päivään kesäkuuta 2010 saakka. Komissio lähtee siitä, että ehdotettu [125–140] miljoonan Tšekin korunan oma rahoitusosuus on kyseisen puiteluoton viimeisin saldo.

(150) Oman rahoitusosuuden pitäisi osoittaa markkinoiden uskovan, että ennakoitu paluu elinkelpoisuuteen on toteutettavissa. Koska asianomainen luottosopimus tehtiin paljon ennen rakenneuudistusjakson alkua ja ottaen huomioon, että Komerční banka myöhemmin pienensi puiteluottoa, komissio ei hyväksy tätä yksityistä luottoa pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43 kohdassa tarkoitetuksi omaksi rahoitusosuudeksi.

Omaisuuserien myynti

(151) Omaisuuserien myynti voidaan jakaa kolmeen ryhmään: i) myynti yksityisille markkinatoimijoille, ii) kiinteän omaisuuden myynti Prahan lentoasemayhtiölle ja iii) tytäryhtiöiden myynti Tšekin valtiolle (ČAH:lle).

i) Myynti yksityisille markkinatoimijoille

(152) Osa tästä myynnistä, kuten verottoman myynnin toimintojen ja Slovak Air Services s.r.o -yrityksen myynti, toteutettiin avoimen, läpinäkyvän ja ehdottoman tarjouskilpailun perusteella. Osa omaisuuseristä myytiin yksittäisten neuvottelujen jälkeen yksityisille oikeussubjekteille, esimerkiksi ilma-alukset eri lentoyhtiöille ja Lontoon Heathrow'n lentoaseman lähtö- ja saapumisajat British Airwaysille. Tämä myynti toteutettiin heinäkuussa 2010, ja se tuotti myyntituloina [3–3,5] miljardia Tšekin korunaa ([31–35] % rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista).

(153) Komissio toteaa, että tämä osa rakenneuudistuskustannusten rahoitusosuudesta tulee todellakin yrityksen omista varoista ja että se on todellinen ja konkreettinen siten kuin pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43 kohdassa edellytetään. Komissio näin ollen hyväksyy nämä tulot omaksi rahoitusosuudeksi.

ii) Myynti Prahan lentoasemayhtiölle

(154) Prahan Ruzyněn lentoaseman alueella sijaitsevia tontteja ja kiinteistöjä myyntiin Prahan lentoasemayhtiölle 9 päivänä joulukuuta 2009, 2 päivänä helmikuuta 2010 ja 13 päivänä toukokuuta 2010. Nämä omaisuuserät myytiin [1 620–1 850] miljoonalla Tšekin korunalla ([15–17] % rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista).

(155) Tšekki on hyväksynyt Prahan Ruzyněn lentoaseman omistusta koskevan lain, jonka mukaan Prahan Ruzyněn lentoaseman alueen kaiken maaomaisuuden ja kaikkien kiinteistöjen on oltava niiden strategisen merkityksen vuoksi valtionyhtiöiden omistuksessa. Tšekin viranomaisten mukaan kyseiset kiinteistöt ovat Prahan Ruzyněn lentoasemalle strategisesti tärkeitä johtuen sinne rakennettavasta uudesta kiitoradasta.

(156) Kaikki nämä omaisuuserät myytiin hintaan, joka määritettiin tšekkiläisten asiantuntijoiden laatimissa asiantuntija-arvioissa [1] ennen asianomaisten liiketoimien toteuttamista. Komissio on analysoinut asiantuntija-arviot ja todennut ne riittävän luotettaviksi. Arviot eivät anna aihetta epäilyihin, sillä niissä ei ole havaittu virheitä, niissä on sovellettu hyväksyttyjä menetelmiä ja ne perustuvat uskottaviin oletuksiin. Komissio toteaa myös, että asiantuntija-arviot laadittiin ennen asianomaisten liiketoimien toteuttamista ja ettei niissä oteta huomioon valtion monopsoniasemaa ainoana potentiaalisena asiakkaana. Komissio katsoo näin ollen, että asiantuntija-arvioiden tulokset ovat riittävän tarkka arvio omaisuuserien reaalihinnoista markkinoilla.

(157) Asiantuntija-arviossa ei otettu huomioon pantteja eikä muuntyyppisiä kiinnityksiä. Panttien ja erityisesti Osinekin lainan vakuuksien osalta Tšekin viranomaiset vahvistivat, että kaikki pantit vapautettiin ennen myynnin toteuttamista. Kolmesta myyntisopimuksesta kahdessa, jotka ovat 9 päivältä joulukuuta 2009 ja 2 päivältä helmikuuta 2010, sopimuspuolet sopivat, että omaisuus siirretään ilman kiinnityksiä. Vain kolmas sopimus 13 päivältä toukokuuta 2010 sisältää määräyksen, jonka mukaan siirretty omaisuus käsittää maarekisteriin merkityt kiinnitykset ja rasitteet. Kiinnitykset ovat seuraavat:

a) rasite, joka antaa Prahan lentoasemayhtiölle oikeuden käyttää muuntajia ja jakopisteitä (tontilla nro 2587);

b) rasite, joka antaa ČSA:lle oikeuden käyttää maa-aluetta operatiivisiin tarkoituksiin (tontti nro 2588/3);

c) rasite, joka antaa PREdistribuce a.s. -yritykselle oikeuden huoltaa kaapeliverkkoa ja päästä maa-alueelle (tontti nro 2586/1).

[1] Kyseiset asiantuntijat (YBN Consult – Znalecký ústav s.r.o. ja PROSCON s.r.o.) on merkitty Tšekin oikeusministeriön ylläpitämään asiantuntijalaitosten rekisteriin laitoksina, joilla on kokemusta omaisuuden arvioinnista.

(158) Komissio katsoo, että kiinnitykset ja rasitteet voivat periaatteessa alentaa kiinteistöjen arvoa. Komissio toteaa kuitenkin, että johdanto-osan 156 kappaleen a alakohdassa mainittu rasite lakkasi olemasta omaisuuden siirron hetkellä, koska rasite hyödytti ostajaa itseään. Tšekin viranomaiset vahvistivat, että johdanto-osan 156 kappaleen b alakohdassa mainittu rasite ei ollut enää voimassa, kun omaisuus siirrettiin. Johdanto-osan 156 kappaleen c alakohdassa mainittu kolmas rasite on edelleen voimassa, mutta se on ehto Prahan lentoaseman liittämiselle PRE distribuce a.s -yrityksen ylläpitämään sähkönjakeluverkkoon.

(159) Ottaen huomioon omaisuuden kanssa siirretyn ainoan rasitteen elintärkeän luonteen komissio katsoo, ettei edellä mainituilla rasitteilla ole vaikutusta myytyjen omaisuuserien arvoon.

(160) Edellä mainituista syistä komissio hyväksyy maa-alueiden myynnistä saadut tulot, [1 620–1 850] miljoonaa Tšekin korunaa, omaksi rahoitusosuudeksi.

iii) Tytäryhtiöiden myynti ČAH-holdingyhtiölle

(161) Myyntiin kuului myös ČSA:n tytäryhtiöiden myynti valtiolle (ČAH:lle). Nämä olivat HCA a.s. ([500–580] miljoonaa Tšekin korunaa), Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] miljoonaa Tšekin korunaa), ČSA Services s.r.o. ([25–28] miljoonaa Tšekin korunaa) ja Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] miljardia Tšekin korunaa). Näiden myyntitransaktioiden kokonaisarvo oli [2,35–2,6] miljardia Tšekin korunaa ([24–26] % rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista).

(162) Kuten johdanto-osan 53 kappaleessa mainitaan, myyntihinnan määrityksen perustana olivat asiantuntija-arviot, joiden laatijoina olivat Deloitte Advisory s.r.o. ja PriceWaterhouseCoopers Česká republika s.r.o. Komissio on analysoinut esitetyt asiantuntija-arviot ja todennut ne riittävän luotettaviksi. Arviot eivät anna aihetta epäilyihin, sillä niissä ei ole havaittu virheitä, niissä on sovellettu hyväksyttyjä menetelmiä ja ne perustuvat uskottaviin oletuksiin. Komissio katsoo näin ollen, että asiantuntija-arvioiden tulokset ovat riittävän tarkka arvio omaisuuden reaalihinnoista markkinoilla. Komissio toteaa myös, että asiantuntija-arviot laadittiin ennen asianomaisten liiketoimien toteuttamista.

(163) ČAH:n perustamista kommentoinut kilpailija katsoi, että tällaisen rakenteen tarkoituksena on pelkästään tarjota ČSA:lle lisävaroja. Komissio kuitenkin toteaa, että Tšekki on vahvistanut ČAH:n perustamisella olevan muita syitä kuin pelkästään pääoman siirtäminen ČSA:han. ČAH:n päätarkoituksena on lisätä valtion omistuksessa olevien yritysten houkuttelevuutta potentiaalisten investoijien kannalta. ČAH:n olemassaolo yksinkertaistaa ČSA:n yksittäisten tytäryhtiöiden yksityistämistä erikseen yksittäisille investoijille. ČAH:n perustamisella on myös määrä taata kilpailukykyiset hinnat ryhmän sisällä ja stimuloida voiton luomista kaikissa tytäryhtiöissä samoin kuin niiden suuntautumista ulkoisiin asiakkaisiin.

(164) Lisäksi Tšekin kilpailuvirasto on (sitoumuksin) hyväksynyt ČAH:n perustamisen sen nykymuodossa, ja tytäryhtiöiden myynti toteutettiin edellä mainittujen asiantuntija-arvioiden perusteella.

(165) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että oman rahoitusosuuden kokonaismäärä olisi [78–85] prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista, jos siihen luetaan mukaan tytäryhtiöiden myynti. Tässä tapauksessa ei kuitenkaan ole tarpeen ottaa huomioon kyseistä toimenpidettä, koska myös ilman sitä ČSA on tarjonnut riittävän oman rahoitusosuuden rakenneuudistuksen kustannusten kattamiseksi. Rahoitusosuus (joka muodostuu myynnistä yksityisille markkinatoimijoille, maa-alueiden ja kiinteistöjen myynnistä valtio-omisteiselle Prahan lentoasemayhtiölle sekä ilma-aluksen leasingista) on suuruudeltaan [5,2–5,8] miljardia Tšekin korunaa eli [55–60] prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista ([1]).

(166) Näistä syistä komissio katsoo, että pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 43 kohdan vaatimukset täyttyvät ja että tuki rajataan määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi.

6.3.5 **Tuen ainutkertaisuus**

(167) Tuen on täytettävä ainutkertaisuuden periaate. Pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen 72 kohdan mukaan yritys, joka on saanut pelastamis- ja rakenneuudistustukea viimeksi kuluneiden kymmenen vuoden aikana, ei ole kelpoinen pelastamis- ja rakenneuudistustukeen.

(168) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio ilmaisi epäilyksiä mahdollisesta Osinekin lainaan liittyvästä valtiontuesta. Lopullisessa päätöksessä asiasta

([1]) Ilmoitettu tukielementti on 2 500 miljoonaa Tšekin korunaa. Ilma-aluksen leasingista ([520–600] miljoonaa Tšekin korunaa), myynnistä yksityisille markkinatoimijoille ([3–3,5] miljardia Tšekin korunaa) ja maa-alueiden ja kiinteistöjen myynnistä valtiolle ([1,62–1,85] miljardia Tšekin korunaa) kertyy yhteensä [5,2–5,8] miljardia Tšekin korunaa. Näin ollen siinäkin tapauksessa, että tytäryhtiöiden myynti ČAH-holdingyhtiölle katsottaisiin tueksi, tukielementti olisi [4,5–5] miljardia Tšekin korunaa (2,5 + [2,35–2,6] miljardia Tšekin korunaa). Tämä tukielementti on pienempi kuin oman rahoitusosuuden määrä ([5,2–5,8] miljardia Tšekin korunaa), joka kattaisi yli 50 prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista, jotka ovat [8,9–10,5] miljardia Tšekin korunaa.

SA.29864 – mahdollinen Osinek, a.s. -yhtiön myöntämään lainaan liittyvä valtiontuki – komissio tuli kuitenkin siihen päätelmään, ettei Osinekin lainaan liity valtiontukea ja vaikka liittyisikin, tuki soveltuisi sisämarkkinoille tilapäisiin yhteisön puitteiden mukaisesti ([1]). Lisäksi Tšekin viranomaiset ovat vahvistaneet, ettei ČSA ole viimeksi kuluneiden kymmenen vuoden aikana saanut minkäänlaista pelastamis- tai rakenneuudistustukea. Näistä syistä komissio katsoo, että tuen ainutkertaisuuden periaate täyttyy.

6.3.6 **Mahdolliset muut valtiontukikysymykset**

(169) Muodollisen tutkintamenettelyn aikana kolmannen osapuolet ovat nostaneet esille myös eräitä muita mahdolliseen valtiontukeen liittyviä kysymyksiä, jotka koskevat HCA:n myyntiä, Prahan lentoasemayhtiön ČSA:n pääjohtajalle suorittamaa palkkausta sekä ČSA:n Prahan ja Tel Avivin välisen reitin liikennöinnistä saamia mahdollisia etuja.

HCA:n myynti

(170) TS väitti kommenteissaan, että ČSA on käyttänyt saamaansa valtiontukea laajentaakseen tilauslentotoimintaansa (jota se harjoittaa tytäryhtiönsä HCA:n välityksellä), jossa pystytään tarjoamaan lentoja 20 prosenttia tavanomaisia markkinahintoja alempaan hintaan.

(171) Komissio pyysi yksityiskohtaiset tiedot HCA:n myynnistä ja tulevasta toiminnasta. Tšekki selvensi, ettei HCA:n käyttöön tilauslentotoiminnan siirtämisen yhteydessä luovutettu yhtäkään ilma-alusta, ja vahvisti, että kaikissa ilma-alusten vuokrauksissa noudatetaan asiantuntija-arviota, jossa siirron hinta arvioitiin ([2]), sekä Lease Rate Digestin perusteella määriteltyjä leasing-hintoja. Lease Rate Digestia julkaisee International Bureau of Aviation ([3]), joka on erikoistunut ilma-alusten käyttöleasingin markkinahintojen arviointiin ilma-aluksen tyypin ja käyttövuosien mukaan.

(172) Mahdolliseen työntekijöiden siirtämiseen liittyen Tšekin viranomaiset ilmoittivat, että pieni määrä hallintohenkilöstöä (n. 20) siirrettiin ČSA:sta HCA:han vuonna 2010 ČSA:n tilauslentotoiminnan siirron yhteydessä Tšekin kauppalaissa vahvistettuja sääntöjä noudattaen. Suurin osa työntekijöistä, muun muassa kaikki lentäjät ja lentohenkilöstö, otettiin HCA:n palvelukseen uuden valintamenettelyn perusteella. Kaikkien aikaisemmin ČSA:n palveluksessa olleiden työntekijöiden työsopimukset päättyivät, ja he tekivät HCA:n kanssa uudet sopimukset. Tehdyiltä työvuosilta kertyneitä etuja ei siirretty uusiin sopimuksiin.

(173) Lopuksi Tšekki vahvisti, ettei HCA:lle siirretä osaa ČSA:n lentokalustosta, jos sitä käytettäisiin ČSA:n lentojen liikennöimiseen. HCA ei ole laajentunut vuodesta 2009, vaan se palaa ČSA:n tilauslentojaoston alkuperäiseen vuosien 2008 ja 2009 lentovolyymiin. Se ei ota harjoittaakseen säännöllisiä lentoja kohteisiin, jotka ČSA on poistanut reittiverkostaan, vaan tarjoaa pelkästään tilauslentoja.

(174) Annettujen tietojen perusteella komissio katsoo, ettei ČSA:n ja HCA:n toimintojen välillä ole ristiintukemista ja ettei ČSA:n saama valikoiva etu ole siirtynyt HCA:lle.

Pääjohtajan palkkauksen rahoittaminen

(175) ČSA:n pääjohtaja oli myös Prahan lentoasemayhtiön pääjohtaja ja sai vuosina 2010 ja 2011 palkkaa kummaltakin organisaatiolta. Liittyen väitteeseen ČSA:n pääjohtajansa palkan muodossa saamasta potentiaalisesta edusta Tšekki selitti, että pääjohtajan palkkaus määriteltiin kahden erillisen johtajasopimuksen nojalla, jotka tehtiin yhtäältä pääjohtajan ja toisaalta ČSA:n ja Prahan lentoasemayhtiön välillä. Tšekki myös vahvisti, ettei Prahan lentoasemayhtiö kompensoinut maksettua palkkaa, jonka pääjohtaja sai työstään ČSA:ssa. Näiden kahden johtajasopimuksen mukaan palkkaus muodostui kahdesta osasta: peruspalkasta ja taloudellisen tuloksen perusteella määräytyvästä bonuksesta. ČSA:n kanssa tehdyn sopimuksen perusosa vähennettiin 1 Tšekin korunaan/kuukausi, kunnes ČSA:n toiminnallinen tulos muuttuu positiiviseksi. Taloudelliseen tulokseen perustuvan bonuksen taso oli kuitenkin edelleen kaksitoista kertaa vähentämättömän peruspalkan määrä vuodessa.

(176) Komissio on todentanut pääjohtajan palkkauksen yhteenvedon, josta käy ilmi, että ČSA:n pääjohtajalle maksama palkka ja bonus muodostivat noin […] hänen vuosituloistaan ja että loput […] tulivat hänen työstään Prahan lentoasemayhtiössä. Tämä ero aiheutuu lähinnä näiden kahden yrityksen erilaisesta tuloksesta kyseisellä kaudella.

(177) Koska pääjohtaja sai palkkaa kummassakin yrityksessä niiden taloudellisen tuloksen mukaan, komissio katsoo, ettei ČSA:lle ole myönnetty valtiontukea sen kautta, miten sen pääjohtaja sai palkkaa työstään.

([1]) Tilapäisten puitteiden mukaisesti myönnetty valtiontuki palvelee muita tarkoituksia, nimittäin yrityksen mahdollisuuksia saada ulkoista rahoitusta jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisesti. Se ei ole pelastamista ja rakenneuudistusta koskevissa suuntaviivoissa tarkoitettua SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaista pelastamis- ja rakenneuudistustukea.

([2]) Asiantuntija-arvio 3.6.2011, jonka ČSA Groupille laati Ernst&Young Valuations s.r.o.

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

Tel Avivin reitti

(178) TS väittää kommenteissaan, että Tšekki neuvotteli mahdollisuuden liikennöidä Prahan ja Tel Avivin välistä reittiä useammalle kuin yhdelle liikenteenharjoittajalle erityisesti ČSA:n hyödyksi. Neuvottelut, joissa muutettiin Tšekin ja Israelin kahdenvälistä lentoliikennesopimusta, jäljempänä 'sopimus' ([1]), käytiin pian kyseisen reitin liikennöinnistä järjestetyn avoimen tarjouskilpailun – jonka TS voitti (ks. johdanto-osan 73 kappale) – päättymisen jälkeen.

(179) Komissio toteaa, että Tšekillä oli laillinen oikeus käynnistää Israelin valtion kanssa neuvottelut kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien laajemmasta oikeudesta päästä liikennemarkkinoille, kunnes yhtäältä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja toisaalta Israelin valtion välillä tehdään yhtenäinen Eurooppa–Välimeri-lentoliikennesopimus.

(180) Sopimuksen tekemistä edeltäneiden konsultaatioiden aikana lentoliikenneviranomaiset sopivat muun muassa liikennemarkkinoille pääsyn tilapäisestä laajentamisesta mahdollistamalla "erityislennot", mikä vahvistettiin sopimuksen muutoksella.

(181) Tšekin viranomaiset selittivät, ettei Tšekin ja Israelin liikennemarkkinoille pääsyn laajentamista neuvoteltu yksinomaan ČSA:n hyödyksi, että se tapahtui täysin kansallisen lainsäädännön vaatimusten mukaisesti ja ettei se ole ristiriidassa Tšekin liikenneministeriön siviili-ilmailuosaston päätöksen kanssa, joka koskee liikennöintioikeuksien myöntämistä Travel Service -yritykselle kyseisen reitin liikennöintiä varten ([2]).

(182) Komissio katsoo, että jäsenvaltiolla on oikeus tehdä aloite kahdenvälisen sopimuksen muuttamiseksi milloin tahansa, jos muutoksen kohde ei ole ristiriidassa unionin oikeuden kanssa. Lisäksi päätöksessä, jolla TS:lle myönnettiin oikeus liikennöidä Prahan ja Tel Avivin välistä reittiä, ei määrätä, ettei vastaavia oikeuksia voida myöntää muille liikenteenharjoittajille, kunhan tämä on sopusoinnussa sopimuksen määräysten kanssa.

(183) Lopuksi komissio toteaa, että tarkistetun sopimuksen III artiklan 1 kohdan mukaan "*kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä kirjallisesti toiselle sopimuspuolelle yksi tai useampi lentoyhtiö sovittujen palvelujen liikennöimiseksi määrätyillä reiteillä*". ČSA ei näin ollen ole ainoa lentoyhtiö, joka voi hyötyä sopimuksen muuttamisesta. Sopimuksen tarkistaminen näyttäisi itse asiassa olevan markkinoita avaava toimenpide, jota voidaan pitää kilpailua edistävänä. Ei siis voida päätellä, että kyseinen toimenpide hyödyttäisi nimenomaisesti ČSA:ta ja olisi sen vuoksi valtiontukea.

6.4 PÄÄTELMÄT

(184) Ilmoitettu toimenpide on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Komissio valittaa, etteivät Tšekin viranomaiset noudattaneet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista velvoitetta pidättyä toimenpiteistä. Edellä esitetyn perusteella komissio kuitenkin katsoo, että myönnetty 2,5 miljardin Tšekin korunan suuruinen tuki sekä rakenneuudistussuunnitelma täyttävät pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien suuntaviivojen ehdot. Näin ollen komissio katsoo, että tuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Tšekin ilmoittama 2,5 miljardin Tšekin korunan suuruinen rakenneuudistustuki, joka on myönnetty České aerolinie a.s. -yritykselle (ČSA) pääomittamisen muodossa muuntamalla velka osakkeiksi, on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

Kyseisen valtiontuen täytäntöönpano soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Tšekin tasavallalle.

Tehty Brysselissä 19 päivänä syyskuuta 2012.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja

([1]) Tšekin ja Slovakian liittotasavallan hallituksen ja Israelin valtion hallituksen välinen Jerusalemissa 24.4.1991 allekirjoitettu lentoliikennesopimus.

([2]) Tšekin liikenneministeriön siviili-ilmailuosaston päätös 278/2011-220-SP/18, 30.6.2011.