BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 19 september 2012

betreffende steunmaatregel SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) door de Tsjechische Republiek ten uitvoer gelegd ten gunste van České aerolinie a.s. (ČSA — České aerolinie — herstructureringsplan)

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2012) 6352)

(Slechts de tekst in de Tsjechische taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2013/151/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Gezien het besluit van de Commissie om de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU [1] in te leiden ten aanzien van steunmaatregel SA.30908 (C 11/C (N 176/10) [2],

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) Bij schrijven van 12 mei 2010 heeft de Tsjechische Republiek de Commissie in kennis gesteld van de herstructureringssteun aan České aerolinie a.s. (hierna "ČSA" genoemd). In brieven van 6 juni 2010 en 25 november 2010 heeft de Commissie om aanvullende informatie verzocht, waarop de Tsjechische autoriteiten hebben geantwoord in brieven van 15 en 24 september 2010, 15 december 2010 en 28 februari 2011.

(2) Bij schrijven van 23 februari 11 heeft de Commissie de Tsjechische Republiek in kennis gesteld van haar besluit om ten aanzien van de steun de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU in te leiden (hierna "het besluit tot inleiding van de procedure" genoemd). De Tsjechische Republiek heeft opmerkingen gemaakt over dat besluit bij schrijven van 28 april 2011. De Commissie heeft nadere vragen gesteld in brieven van 26 juli 2011, 15 maart 2012, 7 mei 2012 en 11 juli 2012, waarop de Tsjechische Republiek heeft geantwoord op 22 augustus 2011, 15 september 2011, 7 oktober 2011, 16 november 2011, 23 november 2011, 12 december 2011, 3 januari 2012, 16 april 2012, 22 mei 2012, 14 juni 2012, 5 juli 2012, 10 juli 2012, 20 juli 2012 en 10 augustus 2012.

(3) Het besluit tot inleiding van de procedure van de Commissie is op 23 juni 2011 in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt. De Commissie nodigde belanghebbenden daarbij uit hun opmerkingen over de steunmaatregel kenbaar te maken.

(4) De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van twee belanghebbenden op 30 juni 2011, 19 juli 2011, 15 augustus 2011, 25 november 2011 en 13 december 2011. Zij heeft deze doen toekomen aan de Tsjechische Republiek, die de gelegenheid kreeg te reageren; zij heeft haar opmerkingen verwoord in brieven gedateerd op 31 augustus 2011 en 3 februari 2012.

2. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL EN HET HERSTRUCTURERINGSPLAN

2.1 HERSTRUCTURERINGSSTEUN

(5) De aangemelde steunmaatregelen in verband met herstructurering behelsden: i) een lening van 2 500 miljoen CZK van het staatsbedrijf Osinek a.s. (voor het geval dat dit als staatssteun zou worden beschouwd); ii) vrijgave van de zekerheidsstelling van de door Osinek toegekende lening en een bijbehorende debt-for-equity-swap; en iii) een gegarandeerd bankkrediet ter hoogte van 20,8 miljoen EUR ter financiering van de aanschaf van een vliegtuig. De totale aangemelde voorziene herstructureringskosten bedragen [8,9-10,5] (*) miljard CZK [3] ([360-410] miljoen EUR).

[1] Vanaf 1 december 2009 zijn de artikelen 87 en 88 VEG respectievelijk de artikelen 107 en 108 VWEU geworden. De respectieve bepalingen zijn in wezen identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 VWEU waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 VEG. Met het VWEU werden ook enkele terminologische wijzigingen ingevoerd, zoals de vervanging van "Gemeenschap" door "Unie" en "gemeenschappelijke markt" door "interne markt". In dit besluit wordt de terminologie van het VWEU gehanteerd.

[2] Besluit van de Commissie C(2011) 994 definitief van 23 februari 2011 (PB C 182 van 23.6.11, blz. 13).

(*) Zakengeheim

[3] De hoogte van de herstructureringskosten na een herziening van het herstructureringsplan (van 3 januari 2012). In de oorspronkelijke aanmelding bedroegen de herstructureringskosten nog [7,60-9,20] miljard CZK.

(6) Op 21 maart 2012 heeft de Commissie een besluit aangenomen in zaak SA.29864 – Mogelijke staatssteunelementen van een door Osinek a.s. verstrekte lening. De conclusie van het onderzoek was dat de Osinek-lening geen staatssteun inhield en dat zelfs wanneer zij wel staatssteun zou inhouden, de maatregel verenigbaar zou zijn met de tijdelijke communautaire kaderregeling inzake staatssteun ter stimulering van de toegang tot financiering in de huidige financiële en economische crisis [1] (hierna "het tijdelijke steunkader" genoemd). De onderhavige herstructureringszaak heeft derhalve geen betrekking meer op deze maatregel. Van het gegarandeerde bankkrediet van 20,8 miljoen EUR is afgezien omdat het ČSA gelukt is een financiële lease te regelen met […]. Derhalve is de enige vorm van herstructureringsteun die nog moet worden beoordeeld de debt-for-equity-swap voorafgegaan door de vrijgave van de zekerheidsstelling van de Osinek-lening.

Vrijgave zekerheidsstelling en debt-for-equity-swap

(7) Op 3 mei 2010 heeft de Tsjechische regering besluit (*usnesení*) nr. 333 inzake het herstructureringsplan van ČSA (hierna "Besluit nr. 333" genoemd) aangenomen. Op grond daarvan gaf zij het ministerie van Handel en Industrie [2] opdracht om onderpanden met betrekking tot een aantal zekerheden vrij te geven alvorens het maatschappelijk kapitaal van ČSA te verhogen. Dat besluit vormde de rechtsgrondslag voor de debt-for-equity-swap, die op 30 juni 2010 werd uitgevoerd.

2.2 BEGUNSTIGDE

(8) ČSA is sinds 1923 de nationale luchtvaartmaatschappij van de Tsjechische Republiek. In 2009 nam zij 37 % van de passagiers die vanuit Praag vertrokken of daar aankwamen voor haar rekening. ČSA is een staatsbedrijf waarvan 95,69 % van de aandelen in handen is van de Tsjechische Republiek via het ministerie van Financiën. De minderheidsaandeelhouders zijn Česká pojišťovna a.s. (2,26 %), de stad Praag (1,53 %) en de stad Bratislava (0,51 %). ČSA is lid van de alliantie Sky Team en biedt luchtvervoersdiensten volgens dienstregeling aan (naar 104 bestemmingen in 44 landen). In 2009 vervoerde ČSA 4,7 miljoen passagiers en genereerde zij 14,9 miljard CZK (96 miljoen EUR) aan inkomsten.

(9) Tabel 1 toont de ontwikkeling van de financiële cijfers van ČSA van 2006 tot en met de eerste helft van 2011.ts

Tabel 1

Financiële gegevens Czech Airlines (volgens de Tsjechische boekhoudkundige normen)

duizend CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Winst/verlies	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Omzet	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000 –7 250 000]
Kasstroom uit bedrijfsuitoefening	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	Niet beschikbaar
Schuld	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000 –2 900 000]
Netto rente	– 94 374	– 55 254	– 14 263	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
Netto vermogenswaarde	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000 –6 225 000]

Tabel 2

Ontwikkeling van kerncriteria in 2009 (volgens de Tsjechische boekhoudkundige normen)

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

[1] PB C 16 van 22.1.2009, blz. 1.

[2] In september 2009 werden vorderingen die Osinek krachtens de leningsovereenkomst op ČSA had aan het ministerie van Industrie en Handel overgedragen. Hiermee werd de afwikkeling van de faillissementsprocedure van Osinek mogelijk.

(10) Uit deze cijfers blijkt dat ČSA in 2007 en 2008, ondanks bepaalde negatieve ontwikkelingen, nog steeds winst maakte. In 2009 verslechterde het bedrijfsresultaat echter drastisch als gevolg van de economische crisis. In de betrokken periode nam de omzet licht af, maar daalde de kasstroom aanzienlijk. De schuld, berekend als de som van de lang- en kortlopende verplichtingen en bankleningen, bleef min of meer stabiel. De vermogenswaarde liep aanzienlijk terug, met name in 2009.

(11) Tabel 2 toont de ontwikkeling per kwartaal in 2009. Hieruit blijkt dat de verliezen van de luchtvaartmaatschappij aanzienlijk opliepen, vooral in het derde kwartaal: met [705–785] miljoen CZK in vergelijking met [470–520] miljoen CZK in het tweede kwartaal. De verandering in omzet bedroeg [4,88–5,42] miljard CZK in het tweede kwartaal en [5,04–5,59] miljard CZK in het derde. De verandering varieert niet erg, zodat niet kan worden geconcludeerd dat de situatie van de maatschappij met name in de eerste helft van het jaar is verslechterd. De schuld van de maatschappij nam in het tweede kwartaal af en nam in het derde kwartaal toe met [0,89–1,05] miljard CZK. De totale vermogenswaarde van ČSA, ten slotte, nam in de eerste betrokken periode (het tweede kwartaal) toe en daalde in het derde kwartaal met [75–85] miljoen CZK.

(12) De Tsjechische autoriteiten voeren aan dat zij, precies omdat de financiële situatie van ČSA al eind 2008 verslechterde ten gevolge van de wereldwijde economische recessie, redenen had om aan te nemen dat er aanzienlijk betere resultaten behaald zouden worden in het zomerseizoen van 2009, wanneer de omzetten in de luchtvaartsector over het algemeen hun piek hebben. Op basis van dit vooruitzicht, dat door de ervaringen van de voorgaande jaren werd ondersteund, verwachtte ČSA dat zij voldoende reserves zou kunnen opbouwen om de kasstroom te stabiliseren en verdere verliezen te voorkomen.

(13) De cijfers voor het eerste halfjaar van 2009, die het management medio augustus 2009 onder ogen kreeg, lieten echter een aanmerkelijke daling van de gemiddelde inkomsten in juni zien. Het werd duidelijk de maatschappij niet meer verder kon zonder onmiddellijk in de kosten te snijden en zonder externe financiële hulp. De raad van bestuur van de luchtvaartmaatschappij stelde daarom een werkgroep samen om een herstructureringsplan voor de organisatie op te stellen. In augustus 2009 nam het management van ČSA maatregelen om het herstructureringsproces in gang te zetten en de focus binnen ČSA verschoof van de dagelijkse bedrijfsvoering naar de totale herstructurering van de organisatie.

(14) De Tsjechische autoriteiten stellen daarom dat ČSA in het licht van de beschreven ontwikkelingen vanaf augustus 2009 kan worden beschouwd als een onderneming in moeilijkheden in de zin van de communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden [1] van 2004 (hierna "de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun" genoemd).

[1] PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2. De geldigheid van de richtsnoeren is in 2009 verlengd (PB C 156 van 9.7.2009, blz. 3).

Czech Aeroholding

(15) De Tsjechische Republiek hoopt een strategische partner voor ČSA te vinden als de herstructurering is voltooid. Volgens het huidige tijdschema zou een strategische investeerder in ČSA uiterlijk november 2013 gevonden moeten zijn. De Tsjechische overheid besloot om ter voorbereiding van de geplande privatisering een nieuwe vennootschapsstructuur te creëren onder de paraplu van Český Aeroholding a.s. (hierna "ČAH" genoemd).

(16) ČAH bestaat uit de volgende bedrijven: ČSA, Letiště Praha a.s. (hierna "Letiště Praha" genoemd) en de voormalige dochterondernemingen van ČSA, te weten Czech Airlines Handling a.s., HOLIDAYS Czech Airlines a.s. (hierna "HCA" genoemd), Czech Airlines Technics a.s. en ČSA Services s.r.o. (zie figuur 1). ČAH heeft tot doel de ondernemingen binnen de holding te herstructureren teneinde hun toegang tot commerciële financiering te vereenvoudigen en hen voor te bereiden op de komende privatisering.

(17) Czech Airlines Handling a.s. doet aan passagiersafhandeling en toestelafhandeling, het schoonmaken van vliegtuigen en gebouwen alsmede grondtransport voor zowel ČSA als andere luchtvaartmaatschappijen met een geregelde luchtdienst naar en van Praag. Czech Airlines Handling a.s. is de enige partij die op de luchthaven Prague-Ruzyně vliegtuigen schoonmaakt. Op het gebied van grondafhandeling heeft Czech Airlines Handling op de luchthaven Prague-Ruzyně concurrentie van Letiště Praha en andere grondafhandelingsbedrijven, zoals Menzies Aviation.

(18) HCA voert chartervluchten uit. Op deze markt concurreert het met Travel Service a.s. en enige kleinere chartermaatschappijen die vanaf de luchthaven Prague-Ruzyně werken, zoals Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air en verschillende andere, die slechts een klein marktaandeel op Prague-Ruzyně hebben.

(19) Czech Airlines Technics a.s. voert licht en zwaar onderhoud uit aan alle toesteltypen uit de Boeing B737- en Airbus A320-lijnen. Het voert tevens uitgebreide controles uit van toestellen van de typen ATR 42/72 en is gecertificeerd om controles op de Airbus A310 uit te voeren. Deze dochteronderneming werkt voornamelijk voor ČSA. [17,5–19,5]% van de inkomsten is echter afkomstig uit dienstverlening aan derden, zoals Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines en Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services s.r.o. dat een callcenter en een personeelswervingscentrum runt, levert [88–98]% van zijn diensten aan ČSA.

(21) Aan het begin van de herstructureringsperiode, had ČSA ook een meerderheidsbelang in enkele andere bedrijven, te weten:

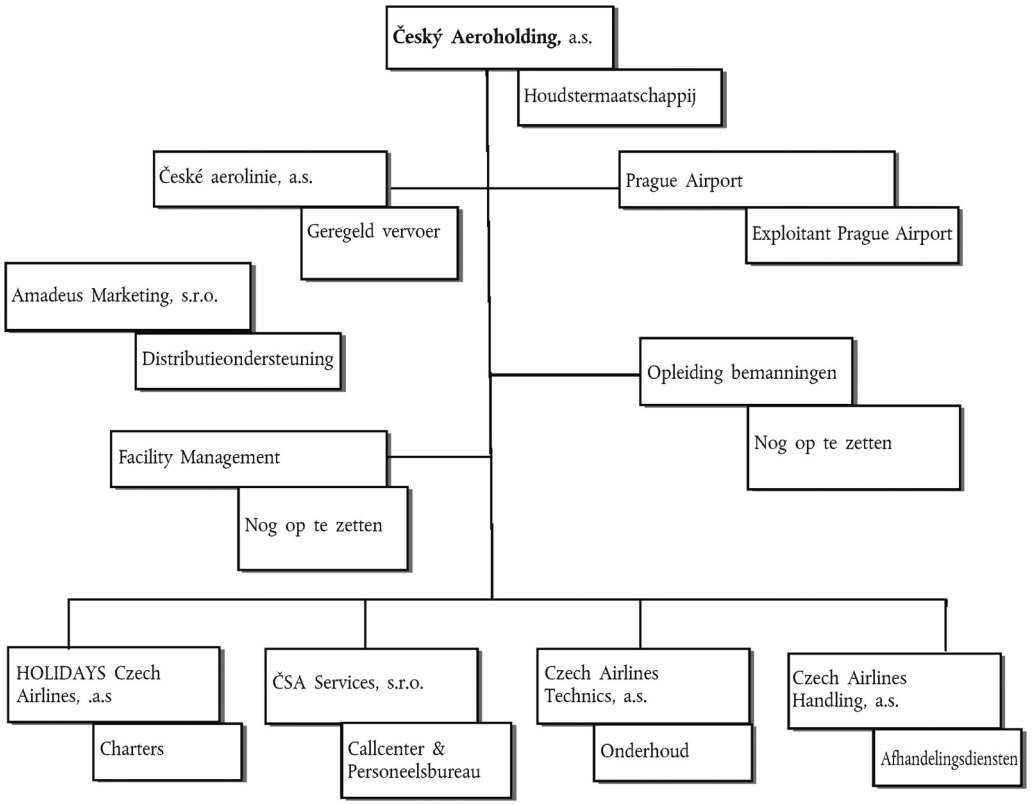
— Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (65 % eigendom), dat het computerreserveringssysteem Amadeus voor de Tsjechische Republiek en Slowakije levert;

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

— ClickforSky (100 %).

Figuur 1

organisatiestructuur van Český Aeroholding a.s.



(22) De oprichting van ČAH is op 25 oktober 2011 goedgekeurd door de Tsjechische mededingingsautoriteit, onder een aantal voorwaarden gericht op mogelijke bedreigingen voor de mededinging ten gevolge van de fusie van ČSA en Letiště Praha vanwege zowel verticale als horizontale overlap (met name op het gebied van grondafhandeling) van de bedrijfsactiviteiten van de fuserende partijen.

(23) De voorwaarden hebben betrekking op zowel gedragsmatige als structurele aspecten en verplichten ČAH ertoe te zorgen dat er voor alle belanghebbende partijen op transparante, niet-discriminatoire wijze en op voet van gelijkheid toegang is tot de luchthaveninfrastructuur op Prague-Ruzyně; bovendien moet dit op commercieel redelijke voorwaarden. De verbintenissen hebben met name te maken met de ontkoppeling van de exploitatie van de luchthaven Prague-Ruzyně van de andere activiteiten binnen ČAH, de uitwisseling van commercieel gevoelige informatie tussen de entiteiten binnen ČAH, de toewijzing van "slots" op de luchthaven Prague-Ruzyně, de verkoop van het grondafhandelingsbedrijf van Letiště Praha aan een onafhankelijke derde partij en transparante, gelijke toegang tot de diensten van entiteiten binnen ČAH voor alle marktdeelnemers die op de luchthaven Prague-Ruzyně grondafhandelingsdiensten en/of reparatie en onderhoud zouden willen verzorgen ([1]).

2.3 HERSTRUCTURERINGSPLAN

(24) In mei 2010 gaven de Tsjechische autoriteiten kennis aan de Commissie van het herstructureringsplan, dat in daaropvolgende brieven werd geüpdatet. Het herstructureringsplan is met name gericht op maatregelen inzake

([1]) Besluit van de Tsjechische mededingingsautoriteit S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

de kernactiviteit van ČSA, de geregelde passagiersluchtvaart. Andere soorten bedrijfsactiviteiten zullen ofwel worden afgestoten en verkocht, ofwel worden uitbesteed aan andere entiteiten binnen de houdstermaatschappij.

(25) De oorzaak van de moeilijkheden waarin ČSA verkeert ligt in een te grote uitbreiding van het netwerk in de periode 2004–2006 en de komst van goedkope luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven Prague-Ruzyně. Bovendien had de maatschappij, op het moment dat zij te maken kregen met minder passagiers en hogere brandstofprijzen ten gevolge van de wereldwijde recessie, nog te lijden van de inefficiënties in de bedrijfsvoering die typerend waren voor de oude nationale luchtvaartmaatschappijen.

(26) De versie van het herstructureringsplan van 3 januari 2012 heeft ten doel de levensvatbaarheid van ČSA op de lange termijn tegen 2014 te herstellen. De herstructureringsperiode loopt van augustus 2009 tot en met juni 2014 (in totaal 5 jaar).

(27) De Tsjechische autoriteiten hebben de aannamen waarop zij het traject van ČSA naar levensvatbaarheid hebben gebaseerd aangepast aan de recente ontwikkelingen binnen de luchtvaartsector en nieuw invullingen gepresenteerd van het optimistische, het pessimistische en het basisscenario. ČSA ziet in onderstaande schattingen een behoudend uitgangspunt voor haar toekomstige ontwikkeling. Deze schattingen houden geen rekening met de, wel geplande, komst van een private investeerder, die waarschijnlijk een gunstig effect zou hebben op de prestaties van ČSA en haar levensvatbaarheid op de lange termijn verder zou versterken.

(28) De belangrijkste externe factoren die de prestaties van ČSA beïnvloeden zijn: i) hogere brandstofprijzen (een toename van bijna 40 % ten opzichte van de in het besluit tot inleiding van de procedure opgenomen scenario's), ii) een aanmerkelijk lagere vraag, iii) zwaardere concurrentie, en iv) minder inkomsten uit de verkoop van tickets.

(29) Het basisscenario gaat ervan uit dat de markt zich zal ontwikkelen volgens de macro-economische prognoses van de Tsjechische nationale bank en het Internationaal Monetair Fonds. De komst van goedkope luchtvaartmaatschappijen wordt gezien als de belangrijkste factor van invloed op het marktaandeel van ČSA.

(30) Externe factoren zijn onder meer:

— een brandstofprijs van 1 000 USD/mT;

— wisselkoersen: 1 USD = 17,0 CZK, 1 EUR = 24,5 CZK;

— rendement [2–2,2], plaatsbezetting [66–73]%.

(31) Interne factoren zijn onder meer:

— aanpassing van de eigendomsstructuur van de vliegtuigen en herstructurering van de onderhoudskosten;

— verdere verbetering van de passagierskosten (lagere kosten voor het computerreserveringssysteem en de catering);

— verdere verbetering van de productiviteit van de bemanning op Airbus-toestellen;

— optimalisering van de bemanningskosten voor de regionale vloot (ATR-toestellen), hogere benuttingsgraad van de vloot;

— gedeeltelijke verdichting van de A320- en B737-toestellen (meer stoelen);

— lager gemiddeld brandstofverbruik – follow-up in de vlootvernieuwing;

— optimalisering van het systeem voor inkomstenbeheer – [0,95–1]% hoger rendement;

— negatief effect van emissierechtcompensaties op de gemiddelde passagiersinkomsten;

— vanaf de zomer van 2012 zal er worden gewerkt met een vloot bestaande uit ATR-, Airbus- en Boeing-toestellen (respectievelijk 7, 15 en 5 stuks).

(32) ČSA verwacht dat haar Return On Capital Employed (ROCE – rendement op geïnvesteerd vermogen) zich door de herstructurering als volgt zal ontwikkelen:

Tabel 3

Verwacht rendement op geïnvesteerd vermogen

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Basisscenario	– 23,6 %	[– 2,5–(– 3)]%	[0,9–1,1]%	[1,7–1,85]%	[2,1–2,4]%
Optimistisch scenario	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)]%	[3,6–3,9]%	[4,8–5,2]%	[4,8–5,2]%
Pessimistisch scenario	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)]%	[– 9,5– 8,9]%	[0,7–0,75]%	[0,98–1,1]%

(33) De Tsjechische autoriteiten zien het basisscenario als een realistische voorspelling en stellen dat de ROCE ultimo 2014 van [1,7–1,85]% acceptabel is.

(34) In het optimistische scenario wordt ervan uitgegaan dat de brandstofprijs zal afnemen met achtereenvolgens 1–2 % (2012–2013) en 3 % (2014–2015); verder wordt uitgegaan van een sneller dan verwachte uitvoering van de herstructureringsmaatregelen en een sterkere groei van de vraag dan in het basisscenario. Daartegenover gaat het pessimistische scenario uit van hogere brandstofprijzen (3–5 % hoger in 2012–2013) dan in het basisscenario; verder houdt het rekening met vertragingen in de uitvoering van de geplande herstructureringsmaatregelen en met minder gunstige effecten van de initiatieven op het gebied van het inkomstenbeheer (volledige tenuitvoerlegging pas in 2014).

(35) In het plan wordt aangenomen dat het mogelijk is in het boekjaar 2013 weer winstgevend te zijn. Volgens het basisscenario zal ČSA in 2014 een netto winst na belastingen maken van [95–112] miljoen CZK ([3,8–4,3] miljoen EUR) en een ROCE realiseren van [1,7–1,85]% in 2014 en [2,1–2,4]% in 2015.

Tabel 4

Winst en verlies 2008-2014 (in miljoen CZK) (volgens de Tsjechische boekhoudnormen)

Boekjaar	2007	2008	2009	2010	2011(p)	2012(p)	2013(p)	2014(p)
Inkomsten	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Winst/verlies vóór belastingen	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

Om deze resultaten te bereiken stelt ČSA de volgende belangrijke maatregelen voor:

(36) *Optimalisering netwerkmodel en aanpassing vlootomvang*: Aan het begin van het herstructureringsproces vloog ČSA nog op 67 bestemmingen. Dit netwerk van bestemmingen zal met [18–20]% worden verkleind en ČSA richt zich nu uitsluitend op markten op korte en middellange afstand. De vluchten naar New York en Canada zijn in 2009 al stopgezet. De verwachte afname van het passagiersverkeer gemeten in inkomsten per passagierkilometer bedraagt in vergelijking met 2009 [22,5–25,5]%, terwijl de inkomsten per beschikbare stoelkilometer ("BSK") verwacht worden te stijgen met [3,8–4,4]%. Zowel rendabele als onrendabele routes zijn opgeheven.

(37) De vliegtuigvloot moet worden ingekrompen met meer dan 50 %, zodat er 20 tot 23 toestellen overblijven in plaats van de 49 die er voor de herstructurering waren. Het totale aantal vluchten wordt teruggebracht met [36–40]% en de BSK met [21–24]%. Hierdoor moet de bezettingsgraad verbeteren en in het basisscenario toenemen tot [66–73]%.

(38) De structuur van de vloot moet worden vereenvoudigd en gemoderniseerd door middel van de geleidelijke vervanging van oudere toesteltypen (Boeing B737-400 en B737-500) door uitsluitend vliegtuigen van Airbus. De modernisering van haar vloot zal de concurrentiekracht van ČSA vergroten, doordat de maatschappij zal komen te beschikken over geavanceerdere en betrouwbaardere vliegtuigen die de passagiers meer comfort bieden. Een ander voordeel van deze maatregel wordt gevormd door de lagere vlootexploitatiekosten, onder meer door besparingen ten gevolge van de vlootunificatie en de optimalisering van de vervoerscapaciteit.

(39) *Inkomstengerichte initiatieven*: ČSA heeft een nieuw systeem voor inkomstenbeheer geïntroduceerd om de vluchtprijzen en de beschikbaarheid te optimaliseren, hetgeen zou moeten leiden tot een inkomstengroei per BSK van [3–3,5]% in 2011. Verder wordt er een inkomstengroei voorspeld vanwege de verwachte stijging van het aantal verkochte vluchten via de website van ČSA: in 2012 moet [20–22]% van de tickets online worden verkocht, vergeleken met [7–8]% in 2009. Dit moet vergezeld gaan van inkomsten uit de verkoop van gerelateerde eigen producten, waarbij gedacht kan worden aan tarieven voor extra bagage en voorrang bij de toewijzing van stoelen en voor de verkoop van producten aan boord van het vliegtuig, maar ook van producten van derden, zoals hotelovernachtingen, huurauto's en reisverzekeringen. De verwachting is dat inkomstenbeheer ultimo 2012 zo'n [500–560] miljoen CZK aan de winst zal bijdragen.

(40) *Op kostenreductie gerichte initiatieven*: In 2009 zijn er 3 200 directe banen bij ČSA zelf en nog eens meer dan 1 600 bij haar dochterondernemingen. Na uitvoering van de herstructurering zijn er 1 730 banen bij ČSA zelf en 1 974 bij haar dochterondernemingen, hetgeen erop neerkomt dat er medio 2012 ruim 1 000 banen zijn geschrapt. ČSA heeft het aantal piloten en het cabinepersoneel tot het toegestane minimum teruggebracht. Verder bespaart de maatschappij op de catering in de economy class, amusement tijdens de vlucht, de kosten van onregelmatigheden en brandstofverbruik. Bovendien zouden de huur-, IT- en telecommunicatiekosten omlaag moeten. Ten slotte moet er in de kantoren van ČSA in het buitenland en in de Tsjechische Republiek worden gesnoeid. Op kostenreductie gerichte initiatieven zullen naar verwachting een besparing van [275–310] miljoen CZK opleveren en ultimo 2012 een bijdrage aan de baten leveren van zo'n [650–725] miljoen CZK. De kosten van de omzet per passagier waren in 2010 al teruggebracht met [14,5–16,5]%.

(41) *Organisatorische veranderingen*: de Tsjechische Republiek heeft twee keer eerder geprobeerd ČSA te privatiseren [1]; beide keren echter zonder succes. De Tsjechische autoriteiten menen dat de oprichting van ČAH een efficiënte manier vormt om ČSA en haar dochterondernemingen te verkopen aan een nieuwe private investeerder. Om te beginnen zijn niet-kernactiviteiten die voorheen door ČSA zelf werden uitgevoerd in 2010 overgedragen aan dochterondernemingen. Hierdoor kon ČSA zich op haar kernactiviteiten richten. Vervolgens zijn deze dochterondernemingen op marktconforme voorwaarden verkocht aan ČAH. Ten slotte zullen zowel ČSA als Letiště Praha in ČAH worden opgenomen.

(42) Deze structuur zou de bedrijven niet alleen aantrekkelijker moeten maken voor mogelijke investeerders, maar ook moeten zorgen voor concurrerende prijzen van diensten binnen de groep en de winstgerichtheid van alle dochterondernemingen moeten stimuleren evenals hun gerichtheid op externe klanten.

(43) *Verkoop van niet-kernactiva*: Naast de verkoop van de dochterondernemingen aan ČAH, heeft ČSA in de loop van de herstructurering ook een aanzienlijk aantal andere activa verkocht, zoals te zien in Tabel 5. Al deze activa zijn verkocht via een open, transparante en niet-discriminatoire inschrijvingsprocedure of op basis van onafhankelijke taxatierapporten.

Tabel 5

Activa van ČSA die tijdens de herstructurering zijn verkocht

	Bedrag in miljoen CZK
Tax-freebedrijf, aan Aelia Czech Republic s.r.o.	[760–840]
Slots op London-Heathrow, aan British Airways	[450–530]
Vliegtuigen, aan diverse luchtvaartmaatschappijen	[1 950–2 200]
Slovak Air Services s.r.o., aan Skyport a.s.	[17,5–19,5],
Grond en gebouwen, aan Letiště Praha	[1 620–1 850]
Dochterondernemingen, aan Český Aeroholding a.s.	[2 350–2 600]
Totaal	[7 150–8 025]

2.4 STAATSSTEUN EN DE FINANCIERING VAN DE HERSTRUCTURERING

(44) Gezien de totale herstructureringskosten van [8,9–10,5] miljard CZK ([360–410] miljoen EUR), waaronder met name ook de kosten van het aanpassen van de grootte van de vloot en ontslagvergoedingen, heeft de Tsjechische Republiek de begunstigde op 30 juni 2010 met Besluit nr. 333 geherkapitaliseerd met 2 500 miljoen CZK aan staatssteun in de vorm van een debt-for-equity-swap (d.w.z. voor een bedrag ter hoogte van [23–26]% van de herstructureringskosten).

(45) ČSA stelt voor het resterende bedrag (de eigen bijdrage van [74–77]%) te financieren met de verkoop van de in Tabel 5 genoemde activa.

(46) ČSA heeft in februari 2010 haar tax-freebedrijf voor [760–840] miljoen CZK verkocht aan Aelia Czech Republic s.r.o. Deze verkoop vond plaats na een inschrijvingsprocedure met twee ronden die werd georganiseerd door UniCredit Czech Republic a.s.

(47) ČSA heeft in juli 2010 twee slots op de luchthaven London-Heathrow uitgeruild met British Airways Plc. ("BA") voor een financiële vergoeding. De ruilovereenkomst voorzag erin dat ČSA en BA hun respectieve slots aan elkaar over zouden doen [2] waarbij BA ČSA een vergoeding zou betalen van [17–19] miljoen GBP (circa [450–530] miljoen CZK). De uitruil van de slots werd uitgevoerd in 2010 en BA heeft de financiële vergoeding hiervoor in november en december 2010 in twee termijnen aan ČSA overgemaakt.

(48) ČSA heeft 15 vliegtuigen als volgt verkocht: In 2010 verkocht ČSA vijf Boeing B737-400's aan BLF Limited, een *special purpose vehicle* van de Russische luchtvaartmaatschappij UTair, voor [54–60] miljoen USD en twee Boeing B737-500's aan Mauritanian Airlines International voor [12,5–15] miljoen USD. In 2011 verkocht ČSA drie Boeing B737-500's aan Mika Limited voor een totaalprijs van [21–25] miljoen USD. In 2011 verkocht ČSA twee ATR 72-202's aan Helitt Lineas Aéreas S.A. voor [7,9–8,9] miljoen USD, twee ATR 72-200's aan EUROLOT S.A. voor [7,9–8,9] miljoen USD en één ATR 42-320 aan Regourd Aviation voor [1,6–1,9] miljoen USD. De totale omzet uit de verkoop van vliegtuigen bedroeg ongeveer [105–120] miljoen USD, oftewel [1,95–2,2] miljard CZK [3].

(49) Op 30 september 2010 verkocht ČSA Slovak Air Services s.r.o., een aanbieder van luchtvaartdiensten in Slowakije, aan Skyport a.s. voor [17,5–19,5] miljoen CZK. Deze bieder had het hoogste bedrag geboden in een open inschrijvingsprocedure.

[1] In 1992 verwierf Air France 19 % van de aandelen in ČSA, maar het deed deze in 1994 weer van de hand. In april 2009 werd een openbare inschrijving voor de verkoop van het belang van de staat in ČSA georganiseerd, maar omdat er geen goed genoeg bod werd gedaan aan de Tsjechische regering, instrueerde de Tsjechische regering de minister van Financiën in oktober 2009 om de inschrijving in te trekken.

[2] Het gaat hier om de slots die zij voor de zomerperiode van 2011 (27 maart 2011–29 oktober 2011) en de winterperiode van 2010/2011 (31 oktober 2010–26 maart 2011) toegewezen hadden gekregen.

[3] Rekenend met een door de Tsjechische Republiek berekende wisselkoers van 18,5 CZK voor 1 USD. (Volgens de Tsjechische nationale bank varieerde de driemaandelijkse gemiddelde wisselkoers van USD tegen CZK tussen 18,3 en 20,2 CZK per USD in 2010 en tussen 16,9 en 18,78 CZK per USD in 2011.)

(50) ČSA genereerde [1,62–1,85] miljard CZK uit de verkoop van grond en gebouwen aan het in overheidshanden zijnde Letiště Praha. In tabel 6 hieronder is een overzicht opgenomen van de verschillende verkopen.

Tabel 6

Verkoop van grond en gebouwen van ČSA aan Letiště Praha

Perceel/activum	Koopovereenkomst	Prijs (in duizend CZK)	Taxatie door deskundige
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon s.r.o., d.d. 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parkeerplaatsen op percelen 2570/4 en 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
Kantoorgebouw APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	YBN Consult, d.d. 10.5.2010
2587	13.5.2010	[69 500–80 000]	
2588/3	13.5.2010	[14 250–16 000]	
2589/1	13.5.2010	[2 600–3 000]	
2590/25	13.5.2010	[87 250–95 000]	
Hangar F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Totaal:		**[1 620 000–1 850 000]**	

(51) De Tsjechische overheid heeft aangegeven het strategisch belangrijk te vinden om de grond op de luchthaven aan de luchtzijde te verkrijgen. De Tsjechische autoriteiten rechtvaardigen deze transacties op grond van het gebruik dat ze ervan zullen gaan maken. Volgens de Tsjechische autoriteiten is de grond strategisch belangrijk voor de luchthaven van Praag met het oog op de nieuw aan te leggen start- en landingsbaan. De Tsjechische Republiek merkt ook op dat Letiště Praha een andere hangar (Hangar E) verhuurt aan Travel Service a.s., wat erop wijst dat het verhandelen van onroerend goed dat ČSA niet meer nodig heeft een potentiële bron van inkomsten is.

(52) De in tabel 6 opgenomen percelen en gebouwen zijn niet verkocht met gebruikmaking van een open, transparante en niet-discriminatoire inschrijvingsprocedure. In overeenstemming met haar algemene beleid en de nationale wettelijke voorschriften moet elke verkrijging van vastgoed door een overheidsonderneming echter wel tegen een eerlijke, open marktwaarde plaatsvinden, hetgeen overeenkomt met de prijs die op een zakelijke basis door een particuliere investeerder betaald zou worden. De waarde van deze activa is gebaseerd op een onafhankelijke externe taxatie door officieel geregistreerde deskundigen waarbij gebruik is gemaakt van erkende normen.

(53) Het belangrijkste deel van de eigen bijdrage van de onderneming komt van de verkoop van dochterondernemingen van ČSA aan ČAH. Deze verkopen hebben eind 2011/begin 2012 plaatsgevonden en behelsden Czech Airlines Handling a.s. ([700-800] miljoen CZK), ČSA Services s.r.o. ([25–28] miljoen CZK), HCA ([500–580] miljoen CZK) en Czech Airlines Technics a.s. ([1-1,15] miljard CZK). De verkopen hebben niet plaatsgevonden via een open, transparante en niet-discriminatoire inschrijvingsprocedure; de waarde van de dochterondernemingen is echter wel vastgesteld in onafhankelijke taxatierapporten van Deloitte Advisory s.r.o. en PricewaterhouseCoopers Česka republika s.r.o.

2.5 HET BESLUIT TOT INLEIDING VAN DE PROCEDURE

(54) Op 23 februari 2011 leidde de Commissie de formele onderzoeksprocedure in. In haar besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie twijfels kenbaar gemaakt met betrekking tot diverse voorwaarden van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun. De Commissie sloot met name de mogelijkheid niet uit dat ČSA volgens de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun al in moeilijkheden verkeerde vóór de tweede helft van 2009, oftewel al voordat het herstructureringsproces werd ingezet, zoals de Tsjechische autoriteiten beweren.

(55) De Commissie betwijfelde ook of de moeilijkheden van ČSA te ernstig waren om door ČAH te worden opgelost. De Commissie vroeg zich ook af of het binnen de Tsjechische wetgeving mogelijk was Letiště Praha financieel te laten bijdragen aan de herstructurering van ČSA en haar dochterondernemingen. De Tsjechische autoriteiten werden ook uitgenodigd iets te zeggen over de vraag of de zakelijke transacties tussen ČSA en Letiště Praha, ten tijde van de fusie, op marktconforme voorwaarden had plaatsgevonden, hetgeen de overdracht uitsloot van mogelijke staatssteun van een begunstigde van reddings- of herstructureringssteun aan een andere entiteit binnen ČAH.

(56) Wat betreft het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn heeft de Commissie derden gevraagd opmerkingen te maken over de achterliggende aannamen met betrekking tot externe factoren. De Commissie heeft de Tsjechische Republiek ook gevraagd duidelijk te maken of alle structureel verlieslatende activiteiten na de herstructurering zouden zijn afgestoten. Verder zette de Commissie vraagtekens bij de bewering dat levensvatbaarheid op lange termijn gerealiseerd kon worden tegen het eind van 2012, het aangemelde einde van de herstructureringsperiode, en of het voorziene waarschijnlijkste scenario (tegelijk ook het gunstigste scenario) echt wel het meest realistische scenario was. De Commissie betwijfelde ook of ČSA in staat zou zijn (uit eigen financiële middelen of van externe bronnen) commerciële leningen en mogelijke commerciële garanties te verkrijgen voor de geplande aankoop van 7 vliegtuigen voor de jaren 2013 en 2014.

(57) Wat betreft compenserende maatregelen heeft de Commissie twijfels geuit met betrekking tot de vraag of de voorgestelde maatregelen niet slechts de afstoting van verlieslatende activiteiten behelsden, hetgeen in ieder geval nodig was om weer economisch levensvatbaar te worden. De maatregelen zouden dan niet tellen als echte compenserende maatregelen. De Commissie merkte tevens op dat alleen binnen de herstructureringsperiode getroffen compenserende maatregelen konden worden geaccepteerd. De stopzetting van de vluchten op Toronto en New York JFK vielen buiten de voorgestelde herstructureringsperiode, die liep van de tweede helft van 2009 tot en met 2012.

(58) Wat de hoogte van de eigen bijdrage van ČSA betreft, verzocht de Commissie de Tsjechische Republiek de voorgestelde structuur van ČAH toe te lichten. Ook vroeg zij zich af of de voorgestelde eigen bijdrage wel serieus te nemen was (in het kader van de transacties die ten tijde van het besluit tot inleiding van de procedure nog niet hadden plaatsgevonden).

3. OPMERKINGEN VAN DE TSJECHISCHE REPUBLIEK

(59) In haar reactie op het besluit tot inleiding van de procedure heeft de Tsjechische Republiek opmerkingen en toelichtingen ingediend met betrekking tot alle punten die in dat besluit door de Commissie aan de orde waren gesteld, waarbij werd aangegeven dat het aangemelde herstructureringsplan aan alle voorwaarden van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun voldeed. Daarnaast heeft de Tsjechische Republiek een update van het herstructureringsproces verstrekt, waaruit bleek dat een aantal herstructureringsmaatregelen reeds ten uitvoer was gelegd en er reeds significante vooruitgang was geboekt.

(60) Met betrekking tot het moment waarop ČSA in moeilijkheden kwam, stelde de Tsjechische Republiek dat ČSA vanaf augustus 2009 in moeilijkheden verkeerde omdat dat het moment was waarop het management besefte dat zelfs de normaliter winstgevende zomerperiode negatief had uitgepakt. De Tsjechische Republiek verschafte tevens kwartaalresultaten en aanvullende informatie ter ondersteuning van de stelling dat ČSA pas vanaf augustus 2009 in moeilijkheden verkeerde.

(61) Wat betreft de structuur van ČAH lichtten de Tsjechische autoriteiten toe dat het doel van ČAH was de verschillende bedrijven te 'ontvlechten', hun toegangsmogelijkheden tot commerciële financiering te verbeteren en hen voor te bereiden op de geplande privatisering. De verhoudingen tussen de bedrijven binnen de houdstermaatschappij zouden contractueel worden vastgelegd en op een zakelijke basis worden onderhouden, en in overeenstemming met de betreffende bepalingen van het Tsjechische handelswetboek en de wet inzake inkomstenbelasting die de betrekkingen tussen verbonden partijen regelt.

(62) Wat betreft de onmogelijkheid de problemen van ČSA binnen de ČAH-groep op te lossen, verklaarde de Tsjechische Republiek dat alle bedrijven binnen ČAH door de Staat werden gecontroleerd en dat de regels voor staatssteun derhalve op elke vorm van hulp van toepassing zouden zijn. Bovendien moest de financiële bijstand ook voldoen aan de vereisten van het handelswetboek en de wet inzake inkomstenbelasting van de Tsjechische Republiek. De problemen van ČSA waren bovendien al ontstaan voordat ČAH werd opgezet. Ze konden dus niet het resultaat zijn van een "arbitraire verdeling van kosten binnen de huidige ČSA-groep" en waren dan ook intrinsiek aan ČSA.

(63) Wat betreft een mogelijke bijdrage van Letiště Praha aan de herstructurering van ČSA, stelde de Tsjechische Republiek dat de luchthaven op generlei wijze een bijdrage leverde aan de herstructurering van ČSA, en dat de Tsjechische Republiek, als enige aandeelhouder van Letiště Praha, ook in de toekomst geen dergelijke bijdrage voorzag. De transacties tussen ČSA en Letiště Praha zijn uitgevoerd onder de voorwaarden die Letiště Praha zijn zakenpartners standaard biedt. Huurprijzen en andere geldelijke vergoedingen waren gebaseerd op de toepasselijke prijslijsten.

(64) Los van de noodzaak alle wettelijke voorschriften na te leven, zouden de bedrijven binnen ČAH flinke economische autonomie hebben in de zin dat het moederbedrijf, ČAH, zich niet zou bemoeien met het management van zijn dochterondernemingen. Daar alle interacties tussen de bedrijven binnen ČAH in overeenstemming met de wettelijke voorschriften op zakelijke basis zouden plaatsvinden, zoals hierboven aangegeven, argumenteerde de Tsjechische Republiek dat iedere overdracht van aan ČSA toegekende herstructureringssteun door een bedrijf binnen ČAH onmogelijk was.

(65) Wat betreft de twijfel over het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn, heeft de Tsjechische Republiek gewijzigde winstprognoses gepresenteerd in de vorm van een aangepast basisscenario over de toekomst van ČSA. In het nieuwe basisscenario wordt uitgegaan van een langzamere groei ten gevolge van een herziene vraagontwikkeling en zijn de schattingen van de ontwikkeling van de olieprijzen conservatiever. Wat betreft het afstoten van onrendabele activiteiten, heeft de Tsjechische Republiek bevestigd dat alle dochterondernemingen, met uitzondering van of Czech Airlines Technics, winst hebben gemaakt, en dus zouden kunnen worden verkocht als goed functionerende, levensvatbare bedrijven. Czech Airlines Technics zou ook aan ČAH worden verkocht, voor een prijs overeenkomend met de waarde van haar activa, als getaxeerd door een onafhankelijke externe deskundige. Wat betreft de financiering van het na de herstructureringsperiode te leveren vliegtuig, was de Tsjechische Republiek van mening dat de onderneming, na de tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan en de verwachte komst van een private investeerder, in staat zou zijn private financiering te vinden voor de bestelde vliegtuigen.

(66) Met betrekking tot de compenserende maatregelen, stelde de Tsjechische Republiek dat de verkoop van activa (waaronder begrepen de dochterondernemingen), de vermindering van BSK en de verkleining van de aanwezigheid van ČSA op de luchthaven van Praag een afdoende

compenserende maatregel vormde gezien het feit dat ČSA een regionale luchtvaartmaatschappij is, met een kleine vloot en een beperkt aantal bestemmingen. Zij had te maken met de concurrentie van grote en goedkope luchtvaartmaatschappijen en iedere verdere vorm van compensatie zou het vermogen van ČSA om op redelijke termijn weer levensvatbaar te worden in gevaar kunnen brengen. De Tsjechische Republiek stelde dat de vluchten op Toronto en New York JFK in november 2009 zijn stopgezet en dus in de aangemelde herstructureringsperiode.

(67) De Tsjechische Republiek verschafte informatie over een onderhandse lening ten bedrage van [125–140] miljoen CZK van Komerční banka, die werd opgevoerd als eigen bijdrage van ČSA. De lening bestond uit een kredietfaciliteit op basis van een kaderovereenkomst. De kaderovereenkomst, die een kredietfaciliteit van [480-540] miljoen CZK beschikbaar maakte, was reeds op 31 maart 2009 gesloten en was aangepast in juni en december 2009.

(68) Met betrekking tot de eigen bijdrage van ČSA aan haar eigen herstructurering, legde de Tsjechische Republiek bewijzen voor van de verkoop van reeds afgestoten activa. Verder bevestigde de Tsjechische Republiek dat de aangemelde staatssteun in de vorm van een garantie ongebruikt zou blijven aangezien ČSA in staat was gebleken private financiering van het vliegtuig te verkrijgen in de vorm van een financiële lease van […]. Het vliegtuig werd in mei 2011 aan ČSA geleverd.

4. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

(69) In het kader van de onderzoeksprocedure heeft de Commissie slechts één onderbouwde opmerking van een concurrent ([1]) en één opmerking van een plaatselijke vereniging van burgers ontvangen ([2]). De concurrent is Travel Service a.s. van Icelandair Group hf (hierna "TS" genoemd), een bedrijf dat op de chartermarkt met ČSA concurreert. TS stelt dat de steun aan ČSA niet als verenigbaar kan worden opgevat, omdat niet wordt voldaan aan de voorwaarden van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun.

(70) Wat betreft het herstel van de levensvatbaarheid van ČSA op lange termijn, bekritiseert TS het herstructureringsplan, waarbij het stelt dat er geen duidelijk bedrijfsmodel ([3]) voor de maatschappij in staat en dat verschillende van de belangrijke aannamen waar het basisscenario op is gebaseerd veel te optimistisch zijn (brandstofprijzen, wisselkoersen, bezettingsgraad). TS heeft ook kritiek op de compenserende maatregelen omdat het hier enkel zou gaan om de afstoting van activiteiten die toch al nodig was om de maatschappij te kunnen redden. TS voert tevens aan dat de verkoop van activa die wordt opgevoerd als eigen bijdrage al plaatsvond voordat het herstructureringsproces begon en dat de zo verkregen middelen ook alweer waren uitgegeven, en dat dit dus niet kan worden gezien als een werkelijke bijdrage aan de kosten van de herstructurering.

(71) Bovendien stelt TS dat de ontvangen staatssteun ČSA in de gelegenheid heeft gesteld haar activiteiten, en die van haar dochterondernemingen, uit te breiden. ČSA zou in staat zijn gesteld om i) haar charteractiviteiten uit te breiden, ondanks het feit dat ČSA hiermee zou stoppen omdat deze voorheen verlieslatend waren, en ii) haar vloot te vernieuwen, waarmee ČSA een concurrentievoordeel in de schoot geworpen gekregen heeft, dat in tijden van een financiële crisis zo goed als onbereikbaar is voor vergelijkbare concurrenten.

(72) TS is ervan overtuigd dat ČSA de ontvangen staatssteun heeft aangewend voor de uitbreiding van haar chartermaatschappij HCA, die vluchten aanbiedt voor prijzen die 20 % lager liggen dan wat gebruikelijk is op de markt ([4]). TS beweert ook dat ČSA het maatschappelijk kapitaal van HCA in mei 2010 heeft verhoogd met 162 miljoen CZK.

(73) Een verder voordeel dat ČSA zou zijn toebedeeld is de mogelijkheid de route Praag–Tel Aviv te vliegen. TS stelt dat deze mogelijkheid kennelijk exclusief voor ČSA door de Tsjechische Republiek is uitonderhandeld, waarbij wettelijke regels zijn omzeild en ČSA een concurrentievoordeel heeft gekregen.

(74) TS stelt tevens dat al voordat ČAH werd opgericht er de facto een bundeling van Letiště Praha en ČSA had plaatsgevonden omdat er een gezamenlijk management van de twee ondernemingen werd ingesteld. Volgens TS is het zelfs zo dat de chief executive officer (CEO) van ČSA is betaald door Letiště Praha en dat er sprake is van kruissubsidiëring van aan ČSA geleverde IT-diensten.

(75) Verder heeft Letiště Praha activa (gebouwen en grond) van de luchtvaartmaatschappij gekocht die het helemaal niet nodig zou hebben gehad, om ze vervolgens meteen weer aan ČSA terug te leasen. Deze speciale relatie van Letiště Praha met ČSA heeft geresulteerd in een voorkeursbehandeling voor de laatste, bijvoorbeeld in de vorm van lagere prijzen voor luchthavendiensten en toegang tot commercieel gevoelige informatie. TS stelt verder dat de oprichting van ČAH een negatief effect op de mededinging heeft, vanwege de verticale integratie van de luchthaven en zijn grootste gebruiker. Volgens TS is ČAH vooral opgericht om ČSA staatssteun te kunnen geven door de overname van haar dochterondernemingen door ČAH.

([1]) De oorspronkelijke opmerking is later aangevuld met twee extra stukken en een klacht.

([2]) De vereniging "Pro Hanspaulku" stelt dat de aan Czech Airlines toegekende steun ertoe dient de maatschappij kunstmatig in stand te houden als gebruiker van de luchthaven van Praag, dat een extra start- en landingsbaan wil aanleggen. De burgervereniging maakt zich met name zorgen om de gevolgen die dit project zal hebben voor het milieu en om de maatschappelijke gevolgen ervan.

([3]) TS stelt met name dat ČSA verkeerde zakelijke beslissingen neemt, waaronder het openen van verlieslatende routes zoals de nieuwe route Praag–Abu Dhabi in september 2011.

([4]) Zie voor een beoordeling overwegingen (172)-(175).

5. REACTIE VAN DE TSJECHISCHE REPUBLIEK OP DE OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

(76) De Tsjechische Republiek is uitgebreid ingegaan op alle argumenten die door belanghebbenden in hun opmerkingen zijn aangevoerd. Wat betreft het herstel van de levensvatbaarheid op de lange termijn, benadrukte de Tsjechische Republiek het herstructureringsplan te hebben bijgewerkt ([1]) en te hebben gereageerd op een aantal opmerkingen in de vorm van de bijgewerkte aannamen. Verder merkte zij op dat het bedrag aan staatssteun inmiddels aanzienlijk was afgenomen vanwege het opgegeven project voor de aankoop van een vliegtuig met staatswaarborgen.

(77) Wat betreft het mogelijke gebruik van staatssteun voor concurrentieverstorend gedrag van de charterdivisie van ČSA, merkte de Tsjechische Republiek op dat de charteractiviteiten op het moment dat de staatssteun werd toegekend al op zichzelf stond en onafhankelijk was van het geregelde vervoer. ČSA heeft nooit enige geldelijke bijdrage geleverd aan het maatschappelijk kapitaal van HCA ([2]). Het maatschappelijk kapitaal van HCA is verhoogd door middel van een bijdrage in natura vanuit een gedeelte van ČSA dat zich bezighield met chartervervoer. Dit gedeelte van het bedrijf is door een onafhankelijk deskundige doorgelicht.

(78) Wat betreft het vermeende voordeel dat ČSA verkreeg voor het exploiteren van de Tel Aviv-route, lichtte de Tsjechische Republiek toe dat, hoewel TS (in een open aanbestedingsprocedure; met ingang van het winterseizoen 2011/2012) inderdaad, overeenkomstig het toepasselijk recht ([3]), werd uitverkoren als de enige luchtvaartmaatschappij die gedurende tien jaar de overeengekomen diensten mocht leveren op de route Praag–Tel Aviv, TS geen enkele garantie heeft gekregen dat geen andere luchtvaartmaatschappij gedurende die periode toestemming zou krijgen ook die route te vliegen. De Tsjechische autoriteiten legden uit dat het algemeen beleid van het ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek was om bestaande beperkingen niet te handhaven, maar juist de mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen op het gebied van markttoegang te verruimen, om zo de markten voor luchtvervoerdiensten te liberaliseren.

(79) Wat betreft de nieuwe route Praag–Abu Dhabi, lichtte de Tsjechische Republiek toe dat deze niet werd geëxploiteerd door alleen ČSA, maar als codesharingvlucht ([4]) samen met Etihad Airways. De route was vooral gericht op transferpassagiers die, aansluitend vanuit Abu Dhabi, konden overstappen op veel verschillende langeafstandsvluchten van Etihad Airways. Deze samenwerking verbeterde het aanbod van ČSA en droeg zo tegen zeer geringe meerkosten bij aan het herstel van haar levensvatbaarheid op lange termijn.

(80) De sale-and-lease-back van het kantoorgebouw APC was volgens de Tsjechische Republiek in overeenstemming met de gangbare praktijk en bedoeld om de verkoper te voorzien van liquide middelen, waarbij de koper een stabiele bron van toekomstige huurinkomsten verwierf. Bovendien was de aangekochte grond van strategisch belang met het oog op de aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan op de luchthaven van Praag. Dit is de reden waarom Letiště Praha geïnteresseerd was in de aankoop van het perceel. Ook kan, volgens de wet betreffende het eigendom van de luchthaven Prague-Ruzyně ([5]), de luchthaven van Praag, met inbegrip van aanliggende en bijbehorende grond, alleen in eigendom zijn van de Tsjechische Republiek of een in de Tsjechische Republiek gevestigde juridische entiteit die volledig eigendom is van de staat. Deze vereiste beperkte het aantal mogelijke kopers tot ondernemingen die geheel in eigendom van de staat waren. De exploitant van de luchthaven van Praag was zo'n entiteit en had bovendien een strategisch belang in de verwerving van de grond.

(81) De Tsjechische Republiek heeft herhaaldelijk gesteld dat de commerciële betrekkingen tussen ČSA en Letiště Praha altijd in overeenstemming met de nationale en communautaire wetgeving zijn geweest (zie overwegingen 61-64). Wat betreft ČAH lichtte de Tsjechische Republiek toe dat er bij ČAH, krachtens besluit nr. 848 van 24 november 2010, geen sprake was van een permanente verticale integratie van infrastructuur en luchtvaartmaatschappijen, maar enkel van een fusie (tussen ČSA en Letiště Praha) van beperkte duur en voor beperkte doeleinden, met als bedoeling ČSA en haar dochterondernemingen zo goed mogelijk te verkopen.

(82) Ten slotte merkte de Tsjechische Republiek in reactie op de opmerkingen van de burgervereniging "Pro Hanspaulku" op dat de vereniging niet had aangetoond een rechtmatig belang te hebben en dat een dergelijk belang ook niet kon worden afgeleid uit het ingediende bezwaar, dat betrekking had op de aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan op de luchthaven van Praag die vooral zou worden gebruikt door het geherstructureerde ČSA. De Tsjechische Republiek antwoordde hierop dat de aanwezigheid van ČSA op de luchthaven van Praag volgens het herstructureringsplan in feite juist wordt verminderd en dat de opmerkingen van de burgervereniging dus ongegrond zijn.

([1]) Na de inleiding van de formele onderzoeksprocedure heeft de Tsjechische Republiek twee bijgewerkte versies van het herstructureringsplan (gedateerd op 15 september 2011 en 3 januari 2012) aan de Commissie doen toekomen.

([2]) Vóór de herstructurering deed HCA niet meer dan het bieden van reisbureaudiensten, en in de eerste versie van het herstructureringsplan was ČSA nog van plan HCA helemaal op te heffen. In het herziene herstructureringsplan werd het HCA-reisbureau echter gespaard en werd de charterdivisie van ČSA eraan toegevoegd.

([3]) Wet nr. 49/1997 inzake de burgerluchtvaart tot wijziging van Wet nr. 455/1991 inzake handelsvergunningen (de handelsvergunningwet), als gewijzigd, en de Overeenkomst voor luchtvervoer tussen de regering van de Tsjechische en Slowaakse Federale Republiek en de regering van de Staat Israël, ondertekend in Jeruzalem op 24 april 1991.

([4]) Codesharing is een gebruikelijke samenwerkingsvorm tussen luchtvaartmaatschappijen waarbij een vlucht die door een bepaalde maatschappij wordt uitgevoerd ook door andere maatschappijen wordt aangeboden, zodat zij een beter vluchtaanbod hebben. Door deze vorm van samenwerking hebben luchtvaartmaatschappijen een uitgebreider netwerk van bestemmingen.

([5]) Wet nr. 69/2010 betreffende het eigendom van de luchthaven Prague–Ruzyně.

6. **BEOORDELING VAN DE STEUN**

6.1 DE VRAAG OF ER SPRAKE IS VAN STAATSSTEUN

(83) Volgens artikel 107, lid 1, VWEU "zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt".

(84) Het begrip staatssteun omvat ieder voordeel dat direct of indirect uit overheidsmiddelen wordt gefinancierd en dat wordt verleend door de staat zelf of door instellingen die werken op grond van een overheidsmandaat ([1]).

(85) Tegen deze achtergrond moet de aangemelde kapitaalinjectie in de vorm van de debt-for-equity-swap van de Osinek-lening als staatssteun worden aangemerkt. De kapitaalinjectie wordt gefinancierd met staatsmiddelen en levert ČSA een selectief voordeel op, aangezien haar financiële situatie hierdoor wordt verbeterd.

(86) Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie, wordt steun aan een onderneming geacht het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig te beïnvloeden wanneer die onderneming opereert op een markt op het niveau van de Unie ([2]). Het enkele feit dat de concurrentiepositie ten opzichte van concurrerende ondernemingen van een onderneming wordt versterkt wanneer zij een economisch voordeel krijgt dat zij bij een normale gang van zaken niet zou hebben gekregen, wijst op een mogelijke verstoring van de mededinging ([3]).. Steun van een lidstaat aan een onderneming kan de binnenlandse activiteiten op peil houden of vergroten, met als resultaat dat in andere lidstaten gevestigde ondernemingen minder kans maken op de markt van de betreffende lidstaat door te dringen. ([4]).

(87) De onderhavige maatregel beïnvloedt het handelsverkeer tussen de lidstaten en de mededinging daar ČSA concurreert met andere luchtvaartmaatschappijen in de Europese Unie, vooral sinds de inwerkingtreding van de derde fase van de liberalisering van het luchtvervoer ("derde pakket") op 1 januari 1993. Door de maatregel in kwestie kan ČSA blijven bestaan en heeft zij niet te maken met de consequenties die normaal gesproken het gevolg zijn van slechte financiële resultaten en derhalve is er sprake van verstoring van de mededinging.

(88) De aangemelde kapitaalinjectie in de vorm van de debt-for-equity-swap dient derhalve als staatssteun te worden aangemerkt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Deze conclusie wordt door de Tsjechische autoriteiten niet betwist.

6.2 RECHTMATIGHEID VAN DE STEUN

(89) Artikel 108, lid 3, VWEU bepaalt dat een lidstaat een steunmaatregel niet tot uitvoering kan brengen voordat de Commissie de beslissing heeft genomen de maatregel goed te keuren. De Commissie merkt op dat de Tsjechische autoriteiten de steunmaatregel, d.w.z. de debt-for-equity-swap van de Osinek-lening, op 30 juni 2010 hebben uitgevoerd. De Commissie betreurt dat de Tsjechische Republiek de verplichte wachttijd ("standstill"-verplichting) niet heeft gerespecteerd en daarmee haar verplichting krachtens artikel 108, lid 3, VWEU heeft geschonden.

6.3 VERENIGBAARHEID VAN DE STEUN MET DE INTERNE MARKT OP GROND VAN DE RICHTSNOEREN REDDINGS- EN HERSTRUCTURERINGSSTEUN

(90) In artikel 107, lid 3, onder c), VWEU is bepaald dat steun als verenigbaar met de interne markt kan worden beschouwd indien de steunmaatregel bedoeld is om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

(91) De Commissie is van mening dat de onderhavige maatregel herstructureringssteun vormt die beoordeeld moet worden op grond van de criteria als neergelegd in de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun, teneinde vast te kunnen stellen of de maatregel als verenigbaar met de interne markt aangemerkt kan worden in de zin van artikel 107, lid 3, VWEU.

6.3.1 **Kwalificatie**

(92) Met betrekking tot de kwalificatie is in punt 33 van de reddings- en herstructureringsrichtsnoeren bepaald dat de betreffende onderneming een onderneming in moeilijkheden moet zijn in de zin van de punten 9 tot en met 13 van die richtsnoeren.

Onderneming in moeilijkheden

(93) Op grond van punt 9 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun gaat de Commissie ervan uit dat een onderneming in moeilijkheden verkeert wanneer zij niet in staat is – noch met haar eigen middelen noch met middelen die haar eigenaren/aandeelhouders of haar schuldeisers bereid zijn in te brengen – de verliezen te stelpen die, zonder externe steun van de overheid, op korte of middellange termijn vrijwel zeker tot het faillissement van de onderneming zouden leiden.

(94) In punt 10, onder a), van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun wordt vervolgens toegelicht dat een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid in moeilijkheden verkeert wanneer meer dan de helft van het maatschappelijk kapitaal is verdwenen en meer dan een kwart van dit kapitaal tijdens de afgelopen twaalf maanden is verloren gegaan.

([1]) Zie het arrest van 16 mei 2002, zaak C-482/99, *Frankrijk / Commissie* ("*Stardust Marine*"), Jurispr. blz. I-4397.

([2]) Zie met name het arrest van 13 juli 1988, zaak 102/87, *Frankrijk /Commissie*, Jurispr. 4067.

([3]) Arrest van 17 september 1980, zaak 730/79, *Philip Morris Holland BV / Commissie*, Jurispr. 2671.

([4]) Zie met name het arrestvan 15 december 2005, zaak C-66/02, *Italië / Commissie*, Jurispr. blz. I-10968, punt 117 en het arrest van 15 juni 2006, gevoegde zaken C-393/04 en C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, Jurispr. blz. I-5332, punt 35.

(95) De Tsjechische autoriteiten beweren dat ČSA, een vennootschap op aandelen naar Tsjechisch recht en daarmee een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid in de zin van punt 10, onder a) van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun, in augustus 2009 in ernstige moeilijkheden kwam, toen de financiële crisis zelfs het hoogseizoen (de zomer) zwaar trof. De kasstroom uit bedrijfsuitoefening liep toen terug naar [-2,4–-2,1] miljard CZK, hetgeen een catastrofaal effect had op de vermogenspositie van de maatschappij.

(96) In augustus 2009 voldeed ČSA dan ook aan de voorwaarden van punt 10, onder a), van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun. Het totale maatschappelijk kapitaal van ČSA bedroeg 2 735 miljoen CZK. Volgens de Tsjechische boekhoudnormen was het eigen vermogen van ČSA in augustus 2009 negatief ([-1 000–(-900)] miljoen CZK aan het eind van juli 2009) en was meer dan een kwart van het maatschappelijk kapitaal verloren gegaan in de 12 maanden vanaf juli 2008, toen het eigen vermogen nog [900–1 000] miljoen CZK bedroeg. In augustus 2009 begon ČSA daarom met haar herstructurering. De maatschappij was derhalve op het moment dat in juni 2010 herstructureringssteun werd toegekend, inderdaad een onderneming in moeilijkheden in de zin van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun.

Pas opgerichte onderneming

(97) In punt 12 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun is bepaald dat een pas opgerichte onderneming niet voor reddings- of herstructureringssteun in aanmerking komt, zelfs niet wanneer haar aanvankelijke financiële positie onzeker is. Een onderneming wordt in beginsel als een pas opgerichte onderneming beschouwd gedurende de eerste drie jaar na de aanvang van de activiteiten in de betrokken sector.

(98) ČSA is in 1923 opgericht en kan dus niet als een pas opgerichte onderneming worden beschouwd.

Concern

(99) In punt 13 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun wordt opgemerkt dat een onderneming die deel uitmaakt van of die wordt overgenomen door een concern, in beginsel niet voor reddings- en herstructureringssteun in aanmerking komt, behalve wanneer kan worden aangetoond dat de moeilijkheden van de onderneming een specifiek karakter hebben en niet het gevolg zijn van een arbitraire kostenallocatie binnen het concern, en dat deze moeilijkheden van de onderneming te groot zijn om door het concern zelf te kunnen worden opgelost. Wanneer een onderneming in moeilijkheden een dochteronderneming opricht, wordt de dochteronderneming samen met de onderneming in moeilijkheden onder wier zeggenschap zij staat, beschouwd als een concern en kan dit steun ontvangen onder de in punt 13 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun vastgestelde voorwaarden.

(100) Op het moment dat de herstructureringssteun in 2010 werd toegekend, vormde ČSA een concern met een aantal ondernemingen die actief zijn op het gebied van luchtvervoer [1]. Uit de jaarrekeningen van het concern blijkt dat de luchtvaartmaatschappij weliswaar deel uitmaakt van een grotere groep bedrijven, maar dat ČSA zelf verantwoordelijk is voor 94 % van de omzet van het concern. Dat betekent dat andere onderdelen van het concern niet in staat zijn om de herstructurering van de luchtvaartmaatschappij te financieren. Daarnaast blijkt uit de jaarrekeningen dat de verliezen een specifiek ČSA-karakter hebben en dus niet aan een ander deel van het concern toegerekend kunnen worden.

(101) De Commissie is derhalve van mening dat de moeilijkheden van ČSA geen gevolg zijn van een arbitraire kostenallocatie binnen het concern, maar voornamelijk veroorzaakt worden door de geringe inkomsten uit de kernactiviteiten. De moeilijkheden zijn te groot om door het concern zelf opgelost te worden, met name omdat de positieve bijdrage van de winstgevende dochterondernemingen veel te klein is om de verliezen voortvloeiende uit de kernactiviteiten van ČSA te compenseren.

(102) De Commissie merkt op dat de oprichting van ČAH (eind 2011/begin 2012), dat in beginsel een concern vormt volgens punt 13 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun, heeft plaatsgevonden na de toekenning van de herstructureringssteun en derhalve gezien kan worden als onderdeel van de herstructurering dat geen gevolgen heeft voor de kwalificatie voor herstructureringssteun. Bovendien merkt de Commissie op dat elke zakelijke samenwerking tussen de ondernemingen die deel uitmaken van ČAH op een zakelijke basis plaatsvindt in overeenstemming met de relevante bepalingen in de Tsjechische wet [2]. De overige leden van het concern kunnen derhalve geen bijdrage leveren aan het herstructureringsproces van ČSA.

6.3.2. **Het herstel van de levensvatbaarheid op de lange termijn**

(103) Op grond van punt 35 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun moet een herstructureringsplan, dat overigens een zo kort mogelijke looptijd moet hebben, binnen een redelijk tijdsbestek de levensvatbaarheid van een onderneming op lange termijn herstellen en gebaseerd zijn op realistische aannamen betreffende de toekomstige bedrijfsomstandigheden.

(104) Overeenkomstig punt 36 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun moeten in het plan de omstandigheden worden geschetst waardoor de onderneming in moeilijkheden kwam, waarbij rekening moet worden gehouden met de huidige situatie en de toekomstige marktperspectieven voor het meest gunstige, het minst gunstige en het basisscenario.

(105) Het herstructureringsplan moet zorgen voor een omslag waardoor de onderneming, nadat de herstructurering voltooid is, in staat is al haar kosten te dekken, met inbegrip van afschrijvingen en financiële lasten. Het verwachte rendement op het eigen vermogen dient voldoende te zijn om de geherstructureerde onderneming in staat te stellen op eigen kracht op de markt te concurreren (punt 37 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).

[1] Het betrof: Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (65 % eigendom), ČSA Services s.r.o. (100 % eigendom), Holidays Czech Airlines a.s. (100 % eigendom), Slovak Air Service s.r.o. (100 % eigendom), Czech Airlines Handling s.r.o. en Czech Airlines Technics a.s. (100 % eigendom).

[2] Artikelen 66a en 196a van wet nr. 513/1991 (handelswetboek) en afdeling 23 (7) van wet nr. 586/1992 (wet inzake inkomstenbelasting).

(106) De Commissie merkt op dat het herstructureringsplan, zoals omschreven in paragraaf 2.3 hierboven, ingaat op de omstandigheden waardoor de onderneming in moeilijkheden kwam. Er wordt ingegaan op bestaande en toekomstige perspectieven op de belangrijkste markt van ČSA, te weten geregeld passagiersvervoer, en er worden scenario's gepresenteerd op basis van het basisscenario, het meest gunstige en het minst gunstige scenario, alsmede de sterke en zwakke punten van ČSA. De Commissie merkt dus op dat het herstructureringsplan alle formele aspecten omvat die zijn vereist krachtens punt 36 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun.

(107) In het onderhavige herstructureringsplan wordt ervan uitgegaan dat de levensvatbaarheid op de lange termijn in juni 2014 zal zijn hersteld. De herziene herstructureringsperiode van vijf jaar is relatief lang. Volgens het basisscenario zal ČSA echter al in 2013 winst maken. Bovendien zijn de meeste herstructureringsmaatregelen al ten uitvoer gelegd, met inbegrip van de inkrimping van de onderneming en het genereren van de eigen bijdrage. De Tsjechische autoriteiten hebben duidelijk gemaakt dat de keuze om de strategie in het herstructureringsplan over een periode van vijf jaar uit te spreiden, gemaakt is na een zorgvuldige evaluatie van de kortst mogelijke periode om de levensvatbaarheid van de onderneming op lange termijn te herstellen, waarbij rekening is gehouden met eventuele toekomstige bedrijfsomstandigheden. De Commissie merkt bovendien op dat de huidige economische omstandigheden het met name binnen het luchtvervoer noodzakelijk maken om de operationele en serviceprestaties te stabiliseren teneinde de levensvatbaarheid op *lange termijn* te waarborgen als een solide basis voor toekomstige groei, zodat er niet slechts sprake is van een korte tijdelijke omslag. Een dergelijke ontwikkeling neemt per definitie een aantal jaren in beslag. De Commissie merkt bovendien op dat zij in eerdere staatssteunzaken akkoord is gegaan met een herstructureringsperiode van vijf jaar of langer. ([1]) Alles overziend acht de Commissie de herstructureringsperiode van vijf jaar in het onderhavige geval aanvaardbaar.

(108) Om de noodzakelijke omslag voor ČSA te bewerkstelligen, is in het herstructureringsplan in een significante kostenbesparing voorzien (met name via een vermindering van de vliegcapaciteit en van personeel en door een inkrimping van de vloot van de onderneming en het geëxploiteerde netwerk) alsmede in een aantal initiatieven om meer inkomsten te genereren.

(109) De Commissie merkt op dat ČSA het aantal piloten en cabinepersoneelsleden aanzienlijk heeft teruggebracht – meer dan 1 000 banen zijn geschrapt. De kostenbesparingsinitiatieven zullen eind 2012 naar verwachting netto-inkomsten van [390–425] miljoen CZK genereren. De kosten van de omzet per passagier waren in 2010 al teruggebracht met [15,5–17]%.

([1]) Zie de besluiten van de Commissie in de zaken *Austrian Airlines* (C 6/09), PB L 59 van 9.3.2010, blz. 1, overweging 296 (herstructureringsperiode van zes jaar), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, overweging 217 (herstructureringsperiode van vijf jaar) en *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, overweging 93 (herstructureringsperiode van vijf jaar).

(110) De Commissie merkt bovendien op dat de inkrimping van de vloot (met 30 %) en het netwerk (met [18–20]%) naar verwachting zal leiden tot een inkomstenstijging per BSK van [3,9–4,3]%. Hierdoor moet de bezettingsgraad in het basisscenario verbeteren tot [66–73]%. De vernieuwing van de vloot en de vervanging van Boeings door Airbussen leidt tot lagere operationele en onderhoudskosten, wat de bedrijfsvoering van de vloot efficiënter zal maken. De inkrimping van het netwerk en de vloot zal naar verwachting eind 2012 een netto-opbrengst van [195–215] miljoen CZK genereren.

(111) De Commissie merkt ook op dat ČSA een nieuw systeem voor het beheer van de inkomsten heeft geïntroduceerd om de inkomsten per BSK in 2011 te verhogen met [3–3,5]%. Samen met de inkomsten uit de verkoop van gerelateerde eigen producten en producten van derden moet het inkomstenbeheer eind 2012 leiden tot een winststijging van [500-560] miljoen CZK.

(112) De Commissie denkt op basis van haar kennis van de sector in andere herstructureringen van luchtvaartmaatschappijen dat ČSA via deze initiatieven haar kosten kan reduceren en extra inkomsten kan genereren om uiterlijk in juni 2014 levensvatbaarheid voor de lange termijn te bereiken.

(113) De voorspelde resultaten zijn gebaseerd op realistische aannamen, met name groeipercentages, inflatie, brandstofprijzen en wisselkoersen USD/CZK. In haar opmerkingen bij het besluit tot inleiding van de procedure ging de Tsjechische Republiek in op de twijfels van de Commissie ten aanzien van de onderliggende aannamen door aanvullende uitleg te verschaffen, met name:

— Naast de verlenging van de oorspronkelijke herstructureringsperiode heeft de Tsjechische Republiek haar voorspellingen voor een terugkeer van de levensvatbaarheid herzien op basis van een gewijzigd basisscenario en niet op basis van het meest gunstige scenario, zoals aanvankelijk was voorzien. ČSA streeft nu naar een ROCE van [1,7–1,85]% in 2014 in plaats van [3–3,5]% in de originele versie van het herstructureringsplan.

— ČSA heeft de levering van zeven vliegtuigen in 2013 en 2014 uitgesteld tot 2014, 2015 en 2016. De onderneming bevestigt dat zij alle vliegtuigen zal aankopen middels commerciële financiering, zonder enige vorm van staatssteun.

— de Tsjechische Republiek heeft bevestigd dat ČSA alle verliesgevende activiteiten afstoot.

(114) De Commissie merkt met instemming op dat na het besluit tot inleiding van de procedure de onderliggende aannamen zijn aangepast, waaronder de verwachting dat de vraag tussen 2010 en 2013 minder hard stijgt en de brandstofkosten stijgen. De financiële prognoses zijn naar aanleiding van de herziening en aanpassing van een

aantal essentiële aannamen aangepast; er wordt nu uitgegaan van een daling van de voorspelde winst voor 2013 van [123–135] miljoen CZK naar [68–75] miljoen CZK. De aangepaste aannamen geven nu een realistischer en correcter beeld van de toekomstige ontwikkeling van ČSA.

(115) Voorts heeft ČSA een scenarioanalyse opgesteld met daarin, naast bovengenoemde meest realistische aannamen (het basisscenario), een optimistisch en een pessimistisch scenario met aangepaste aannamen voor essentiële factoren.

(116) In het basisscenario verwacht ČSA vanaf 2013 een positieve operationele marge te bereiken. Zelfs in het minst gunstige scenario zou ČSA in 2014 winstgevend zijn.

(117) Het ROCE van de onderneming moet in 2015 echter zijn teruggebracht naar een laag peil (rond [1,9-2,2]%). Dit is een vrij laag rendement, maar het wordt realistisch geacht gezien het feit dat de peer group van ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) in de jaren 2003-2009 een ROCE tussen [-1,2–-1]–[5,4–6,3]% behaalde. Binnen deze peer group realiseerden alleen Lufthansa ([5,3–6]%), British Airways ([4,9–5,7]%) en AF-KLM ([2–2,3]%) een positief ROCE. Prijsvechters behaalden daarentegen een ROCE van [5,5–6,5]–[15,5–17]% in de periode 2004-2007 ([1]).

(118) Het ROCE waar ČSA naar streeft blijft dus onder dat van de hierboven genoemde meest efficiënte prijsvechters of grote luchtvaartmaatschappijen, die profiteren van schaalvoordelen. ČSA met haar geherstructureerde vloot (20-23 vliegtuigen) blijft een kleine regionale speler, wier langetermijnontwikkeling het beste kan worden gewaarborgd door het aantrekken van een particuliere investeerder.

(119) Gezien het feit dat de Tsjechische Republiek als eigenaar van de onderneming op de hoogte is van de situatie en voorstander is van een snelle privatisering, lijkt dit bescheiden herstel van de levensvatbaarheid acceptabel. Bovendien is het feit dat ČSA een particulier gefinancierde lease voor het nieuwe vliegtuig heeft weten te verkrijgen in plaats van een door de staat gefinancierd bankkrediet, zoals aanvankelijk was voorzien, een teken dat de markten geloven dat de levensvatbaarheid van de onderneming hersteld kan worden.

(120) Daarnaast merkt de Commissie met instemming op dat ČSA tot nu toe aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt in haar herstructureringsproces en dat de tenuitvoerlegging van de voorziene initiatieven in 2011 al positieve gevolgen heeft gehad voor ČSA: op jaarbasis zijn [15,5–17]% van de vluchten opgeheven, terwijl de inkomsten uit vervoer per jaar slechts met [8–9]% daalden. In het eerste kwartaal van 2012 groeide het volume aan passagiers op rechtstreekse vluchten met [7,9–8,4]%, wat vervolgens een positief effect had op de inkomsten per beschikbare stoelkilometer, die met [12,5–14]% toenamen. Bovendien wist ČSA in 2011 haar cateringkosten met [115–130] miljoen CZK en de eenheidskosten per passagier met [14,5–16]% terug te brengen. Dankzij de tenuitvoerlegging van kostenbesparende maatregelen daalden de kosten voor gebruik van het Global Distribution System in 2010 met [68–75] miljoen CZK en in 2011 met [89–96] miljoen CZK op jaarbasis.

(121) ČSA heeft de voorziene inkrimping van het personeelsbestand en de verkoop van activa al ten uitvoer gelegd, en haar nevendiensten verzelfstandigd in dochterondernemingen die vervolgens zijn verkocht aan ČAH.

(122) Gezien de doorgevoerde ingrijpende herstructureringsmaatregelen en de tot nog toe geboekte vooruitgang is de Commissie van mening dat het aangepaste herstructureringsplan binnen een redelijk tijdsbestek zal zorgen voor herstel van de levensvatbaarheid van ČSA op de lange termijn.

6.3.3. **Voorkoming van ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging (compenserende maatregelen)**

(123) Ten tweede dienen er volgens punt 38 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun compenserende maatregelen te worden genomen om te garanderen dat de ongunstige effecten op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, zo beperkt mogelijk blijven. Bij deze maatregelen kan het onder meer gaan om de afstoting van activa, inkrimping van capaciteit of van de aanwezigheid op de markt, en verlaging van de toegangsdrempels op de betrokken markten (punt 39 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).

(124) Hierbij zal de sluiting van verliesgevende activiteiten die in ieder geval nodig is om de levensvatbaarheid te herstellen, bij de beoordeling van de compenserende maatregelen niet als inkrimping van capaciteit of aanwezigheid op de markt worden beschouwd (punt 40 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).

(125) ČSA stelt de volgende compenserende maatregelen voor:

— capaciteitsvermindering;

— opgave van landingsslots op gecoördineerde Europese luchthavens, met inbegrip van de verkoop van slots op Londen-Heathrow;

— verkoop van activa.

(126) In haar besluit tot inleiding van de procedure uitte de Commissie twijfel over bepaalde compenserende maatregelen van ČSA in de zin dat deze uitsluitend bedoeld lijken om de levensvatbaarheid te herstellen. De Tsjechische Republiek heeft dit punt toegelicht en de relevantie van bovengenoemde maatregelen gemotiveerd.

([1]) Marktstudie, uitgevoerd door de Boston Consulting Group.

Capaciteitsvermindering

(127) ČSA is voornemens haar vloot met 50 % te reduceren, wat gevolgen zal hebben voor het routenetwerk. De totale capaciteit van de onderneming was in 2009 [8–9] miljard BSK. Aan het einde van het herstructureringsproces wil ČSA [6,2–7] miljard BSK aanbieden, d.w.z. het netwerk wordt ingekrompen met [2–2,2] miljard BSK (dat wil zeggen [20–25]%).

(128) ČSA erkent ook dat andere maatregelen louter moeten worden gezien als maatregelen tot herstel van de levensvatbaarheid, bijvoorbeeld het besluit om de routes naar New York en Toronto op te heffen. Dit besluit werd in juli 2009 door de raad van bestuur van ČSA genomen (d.w.z. vóór aanvang van de herstructureringsperiode). De vluchten werden met ingang van november 2009 geschrapt. Het feit dat ČSA dit besluit om de routes te schrappen genomen had vóór aanvang van de herstructureringsperiode geeft echter aan dat deze zakelijke beslissing genomen is om de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij te vergroten, en niet om verstorende effecten van de staatssteun op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt te minimaliseren.

(129) In haar gewijzigde herstructureringsplan stelt ČSA voor om als compenserende maatregel zes winstgevende routes te schrappen [1] en de BSK-capaciteit van nog eens tien winstgevende routes te verlagen [2]. De schrapping en voorgestelde capaciteitsvermindering leidt tot een vermindering van de aangeboden capaciteit van [900–1 000] miljoen BSK, wat overeenkomt met een capaciteitsvermindering van [10–11]% [3] aan lijnvluchten ten opzichte van 2009. ČSA heeft bevestigd dat zij de verminderde capaciteit tot het einde van de herstructureringsperiode zal handhaven als compenserende maatregel.

(130) Routes worden als rendabel beschouwd wanneer zij in 2009 een positieve C1-dekkingsbijdrage hadden. In de C1-bijdrage wordt rekening gehouden met de vlucht-, passagiers- en distributiekosten (d.w.z. variabele kosten) die aan elke afzonderlijke route kunnen worden toegerekend. Ze wordt berekend als (routeopbrengst-variabele routekosten)/routeopbrengst. Alle routes met een positieve C1-bijdrage genereren dus voldoende inkomsten om de variabele kosten van een route te dekken én een bijdrage te leveren aan de vaste kosten van de onderneming.

(131) De Commissie beschouwt de C1-dekkingsbijdrage als het meest geschikte cijfer, omdat daarin alle kosten zijn verwerkt die rechtstreeks verbonden zijn aan de betreffende route. De Commissie merkt op dat een dergelijke bijdrage in een vergelijkbaar geval is geaccepteerd [4].

(132) Wat betreft het argument van de derde partij (TS) dat ČSA nieuwe onrendabele routes zoals de Praag-Abu Dhabi-route zou hebben geopend, merkt de Commissie op dat deze route volgens de Tsjechische autoriteiten een codesharingvlucht is waarop samen met Etihad Airways wordt gevlogen. Hoewel ČSA mogelijk op nieuwe bestemmingen gaat vliegen, is zij nog steeds voornemens haar totale netwerk in elk geval met [20-25]% (in BSK) in te krimpen en dit kleinere netwerk tot het einde van de herstructureringsperiode te handhaven. Daarnaast heeft ČSA aangeboden haar capaciteit op 16 rendabele routes te schrappen of te verminderen om haar concurrenten te compenseren.

Opgave van landingsslots op gecoördineerde Europese luchthavens

(133) De Commissie merkt op dat een aantal ČSA-slots op gecoördineerde luchthavens [5] als gevolg van de wijzigingen in het netwerk zal worden opgegeven. Als afstand wordt gedaan van deze landingsslots, kunnen andere, concurrerende luchtvaartmaatschappijen hun capaciteit op die gecoördineerde luchthavens verhogen (ongeacht welke specifieke routes worden geschrapt), hetgeen een verlaging van de toegangsdrempels op de markt betekent ten gunste van de concurrenten van ČSA.

Verkoop van activa

(134) Bovendien meent ČSA dat de verkoop van haar niet-verlieslijdende activa zoals de verkoop van slots op London-Heathrow (zie overweging 47) en van 15 vliegtuigen (zie overweging 48), de afstoting van haar tax-freebedrijf (zie overweging 46) en de verkoop van dochterondernemingen aan ČAH (zie overweging 53) ook moet worden gezien als compenserende maatregel. Echter, gezien het feit dat de compenserende maatregelen met name in de markt moeten plaatsvinden waar de onderneming na de herstructurering een aanzienlijke marktpositie heeft, zijn alleen de maatregelen met betrekking tot de markt voor luchtvervoer van personen relevant.

(135) Naast de capaciteitsvermindering van [10–11]% op rendabele routes en de opgave van slots op gecoördineerde luchthavens kan dus alleen de verkoop van slots op London-Heathrow en van 15 vliegtuigen worden meegerekend als toepasselijke compenserende maatregel; de afstoting van het tax-freebedrijf en de verkoop van dochterondernemingen van ČSA aan ČAH blijven buiten beschouwing omdat deze twee zaken geen gevolgen hebben voor de positie van ČSA op haar kernmarkt.

Passendheid van de voorgestelde compenserende maatregelen

(136) Wanneer de Commissie nagaat of de compenserende maatregelen passend zijn, houdt zij rekening met de marktstructuur en de mededingingsvoorwaarden om ervoor te zorgen dat een dergelijke maatregel niet resulteert in een aantasting van de marktstructuur (punt 39 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).

[1] […].
[2] […].
[3] De nettovermindering zonder de schrapping van onrendabele routes, die nodig is om de levensvatbaarheid te herstellen, ook met het oog op de voorziene capaciteitsuitbreiding tussen boekjaar 2010 en boekjaar 2013.
[4] Zie het besluit van de Commissie in de zaak-*Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, overweging 111.
[5] Deze slots bevinden zich voor het merendeel op gecoördineerde luchthavens (luchthavens waar de slots worden toegekend door een coördinator overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1)).

(137) De maatregelen moeten in verhouding staan tot de mededingingsverstorende effecten van de steun en met name tot de grootte en het relatieve belang van de onderneming op haar markt of markten. De omvang van de inkrimping wordt van geval tot geval bepaald (punt 40 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).

(138) De Commissie merkt op dat ČSA weliswaar nog steeds marktleider is op de Tsjechische luchtvaartmarkt, maar gemeten naar productieve capaciteit en output (aantallen passagiers) slechts een aandeel van 1-2 % in de totale Europese luchtvaartindustrie heeft. Voor een relatief kleine vervoerder als ČSA kan elke verdere reductie van de vlootomvang een negatief effect hebben op de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij, zonder dat dit voor concurrenten enige marktkansen van betekenis oplevert.

(139) Voor het belangrijkste onderdeel van de eigen bijdrage, de capaciteitsvermindering, acht de Commissie een vermindering van [10–11]% toereikend, met name in vergelijking met andere herstructureringen van luchtvaartmaatschappijen ([1]).

(140) Tegen deze achtergrond acht de Commissie de bovengenoemde compenserende maatregelen toereikend overeenkomstig de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun om de ongunstige effecten op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, tot een minimum te beperken.

6.3.4. **Steun beperkt tot het minimum (eigen bijdrage)**

(141) Ten derde wordt, volgens punt 43 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun, van de steun ontvangende onderneming een belangrijke bijdrage uit eigen middelen aan de herstructurering verwacht, teneinde het steunbedrag tot het strikt noodzakelijke minimum aan herstructureringskosten te beperken. Dit kan gebeuren door verkoop van activa die voor het voortbestaan van de onderneming niet onontbeerlijk zijn of door externe financiering tegen marktvoorwaarden.

(142) In de regel beschouwt de Commissie voor grote ondernemingen een bijdrage van minstens 50 % van de herstructureringskosten als passend. In uitzonderlijke omstandigheden en in geval van een door de lidstaat aan te tonen bijzondere noodsituatie kan de Commissie een lagere bijdrage accepteren (punt 44 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).

([1]) In de zaak-Air Malta (besluit van de Commissie SA.33015, C(2012) 4198 final) werd de capaciteit op rendabele routes met 5 % verminderd. Bij eerdere besluiten inzake de herstructurering van luchtvaartmaatschappijen hielden de compenserende maatregelen een algemene capaciteitsvermindering in – Austrian Airlines: 15 % (Beschikking van de Commissie betreffende steunmaatregel C 6/2009, PB L 59 van 9.3.2010, blz. 1, overweging 323) LTU: 28 % (besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel N 428/2002, PB C 148 van 25.6.2003), of een daling van het marktaandeel – Cyprus Airways: 3 % (Beschikking van de Commissie betreffende steunmaatregel C10/2006, PB L 49 van 22.2.2008, blz. 25, overweging 129).

(143) De eigen bijdrage moet reëel – dus actueel – zijn, onder uitsluiting van alle voor de toekomst verwachte winst en kasstromen (punt 43 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun). Logischerwijs mag de eigen bijdrage geen verdere staatssteun omvatten.

(144) Gezien de totale herstructureringskosten van [8 900–10 500] miljoen CZK bestaat de voorgestelde eigen bijdrage van ČSA uit

— een lening van de particuliere bank Komerční banka ([125–140] miljoen CZK) en

— de verkoop van activa (grond, vastgoed, vliegtuigen en dochterondernemingen) ([2]).

(145) De eigen bijdrage van ČSA, zoals voorgesteld door de Tsjechische autoriteiten, zou [70-80]% van de totale herstructureringskosten uitmaken. Bovendien merkt de Commissie op dat ČSA een particuliere leaseovereenkomst heeft gesloten voor een vliegtuig ([25–30] miljoen USD) die ook als eigen bijdrage kan worden aangemerkt.

Vliegtuiglease

(146) ČSA heeft in mei 2011 een particulier gefinancierde leaseovereenkomst binnengehaald voor de aankoop van een Airbus A319-vliegtuig en twee motoren. De lease wordt tegen marktvoorwaarden verstrekt door […]. De leaseovereenkomst bestaat uit een lening ter hoogte van [25–30] miljoen USD (circa [520–600] miljoen CZK, of [5,3–5,9]% van de herstructureringskosten).

(147) De leasemaatschappij stelt het vliegtuig onder een financiële lease aan ČSA beschikbaar voor gebruik gedurende een periode van tien jaar; nadat alle termijnen volledig zijn betaald, wordt ČSA eigenaar van het vliegtuig. Boven op de aanbetaling van [29-33]% van de prijs van het vliegtuig betaalt ČSA per kwartaal een leasebedrag aan de verhuurder. Deze betalingen worden berekend op basis van de prijs van het vliegtuig plus het equivalent van de rente op de lening van de bank aan de leasemaatschappij (3 maanden London Interbank Offered Rate (LIBOR) plus marge). De betaling van de leasebetalingen (of beter gezegd aflossing van de lening die door […] aan de leasemaatschappij ter beschikking is gesteld) wordt met name gewaarborgd door de verpanding van het vliegtuig ten gunste van de bank gedurende de gehele looptijd van de lease.

(148) De Commissie merkt op dat deze leaseovereenkomst aantoont dat ČSA ertoe in staat was om zonder enige hulp van de Tsjechische autoriteiten externe financiering tegen marktvoorwaarden te verkrijgen. Een dergelijke financiering laat zien dat de markt gelooft in de haalbaarheid van het voorgenomen herstel van de levensvatbaarheid. De Commissie beschouwt de lease van [520 tot 600] miljoen CZK dan ook als onderdeel van de eigen bijdrage.

([2]) Zie tabel 5 voor details.

Particulier bankkrediet van Komerční banka

(149) De voorgestelde lening van Komerční banka bestaat uit een kredietlijn op basis van een raamovereenkomst. De Commissie merkt op dat de raamovereenkomst die voorziet in een kredietlijn van [480–540] miljoen CZK al op 31 maart 2009 is gesloten, en dat de kredietlijn als gevolg van de verslechterende financiële situatie van ČSA is verlaagd in latere wijzigingen van de raamovereenkomst. De laatste wijziging van de raamovereenkomst van december 2009 voorzag in een kredietlijn van slechts [200–220] miljoen CZK tot 30 juni 2010. De Commissie begrijpt dat de voorgestelde eigen bijdrage van [125–140] miljoen CZK het meest recente saldo van deze kredietlijn is.

(150) De eigen bijdrage moet aantonen dat de markt gelooft in de haalbaarheid van het voorgenomen herstel van de levensvatbaarheid. Aangezien de betreffende overeenkomst van lening lang voor aanvang van de herstructureringsperiode is gesloten en gezien het feit dat Komerční banka de kredietlijn vervolgens meermaals heeft verlaagd, accepteert de Commissie dit particuliere krediet niet als eigen bijdrage in de zin van punt 43 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun.

Verkoop van activa

(151) De verkoop van activa kan in drie groepen worden verdeeld – (i) verkoop aan particuliere marktdeelnemers, (ii) verkoop van onroerende goederen aan Letiště Praha, en (iii) verkoop van dochterondernemingen aan de Tsjechische staat (ČAH).

(i) Verkoop aan particuliere marktdeelnemers

(152) Een gedeelte van deze verkopen vond plaats op basis van een open, transparante en onvoorwaardelijke aanbesteding, zoals de afstoting van het tax-freebedrijf en de verkoop van Slovak Air Services s.r.o. Een ander deel werd verkocht na afzonderlijke onderhandelingen met particuliere partijen, zoals de vliegtuigen en London-Heathrow-slots die aan diverse luchtvaartmaatschappijen resp. British Airways werden verkocht. Deze verkopen vonden plaats in juli 2010 en brachten [3–3,5] miljard CZK ([31–35]% van de totale herstructureringskosten) op.

(153) De Commissie merkt op dat dit deel van de bijdrage aan de herstructureringskosten in feite afkomstig is uit de eigen middelen van de onderneming en reëel en actueel is, conform de eis uit punt (43) van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun. De Commissie beschouwt de opbrengst hiervan dus als eigen bijdrage.

(ii) Verkoop aan Letiště Praha

(154) Grond en onroerend goed grenzend aan Prague-Ruzyně Airport werd op 9 december 2009, 2 februari 2010 en 13 mei 2010 aan Letiště Praha verkocht. De verkoop van deze activa leverde een bedrag op van [1 620–1 850] miljoen CZK ([15–17]% van de totale herstructureringskosten).

(155) De Tsjechische Republiek heeft een wet uitgevaardigd met betrekking tot de eigendom van Prague-Ruzyně Airport volgens welke alle grond en onroerend goed grenzend aan Prague-Ruzyně Airport met het oog op hun strategische belang in handen moeten zijn van een staatsbedrijf. Volgens de Tsjechische autoriteiten is de grond strategisch belangrijk voor Prague-Ruzyně Airport met het oog op de nieuw aan te leggen start- en landingsbaan.

(156) Al deze activa zijn verkocht tegen een prijs die was vastgesteld in taxatieverslagen van onafhankelijke deskundigen uit de Tsjechische Republiek [1] voordat de betreffende transacties plaatsvonden. De Commissie heeft de ingediende taxatieverslagen geanalyseerd en ze als voldoende solide beoordeeld. De beoordelingen geven geen reden tot zorg, aangezien er geen onjuistheden zijn vastgesteld, aanvaarde methoden zijn gebruikt en bij de beoordelingen van betrouwbare aannames is uitgegaan. De Commissie merkt tevens op dat de taxatieverslagen zijn opgesteld voordat de respectieve transacties plaatsvonden, en er geen rekening is gehouden met de monopsonistische situatie waarin de staat zich als enige mogelijke koper bevond. De Commissie beschouwt de voorliggende taxatieverslagen dan ook als een passende benadering van de realistische marktprijzen van de activa.

(157) In het taxatieverslag worden eventuele onderpanden of andere vorderingen buiten beschouwing gelaten. Wat betreft het onderpand, met name het onderpand dat tot zekerheid voor de Osinek-lening strekt, hebben de Tsjechische autoriteiten bevestigd dat alle onderpand was afgelost voordat de verkopen plaatsvonden. In twee van de drie verkoopcontracten, gedateerd op 9 december 2009 en 2 februari 2010, komen de partijen overeen dat de eigendom zonder enige vorderingen wordt overgedragen. Alleen het derde contract, van 13 mei 2010, bevat een bepaling volgens welke de overgedragen eigendom de vorderingen en servituten omvat die in het kadaster zijn ingeschreven. Het gaat om de volgende vorderingen:

a) servituut ten gunste van Letiště Praha voor het gebruik van transformatoren en distributiepunten (op perceelnummer 2587);

b) servituut ten gunste van ČSA voor het gebruik van de grond voor operationele doeleinden (perceelnummer 2588/3);

c) servituut ten gunste van PREdistribuce a.s., voor het onderhoud van een kabelnetwerk en het recht om de grond te betreden (perceelnummer 2586/1).

[1] Deze deskundigen (YBN Consult–Znalecký ústav s.r.o. en PROSCON s.r.o.) zijn opgenomen in het register van gespecialiseerde instellingen dat wordt beheerd door het Tsjechische ministerie van Justitie en hebben ervaring op het gebied van de waardebepaling van activa.

(158) De Commissie is van mening dat vorderingen en servituten de waarde van onroerend goed in principe kunnen verminderen. De Commissie merkt evenwel op dat de vordering in punt a) in overweging 157 niet langer bestond op het moment dat de grond werd overgedragen, aangezien de vordering ten gunste van de koper zelf was. De Tsjechische autoriteiten hebben bevestigd dat de vordering in punt b) in overweging 157 niet langer bestond op het moment van overdracht van de grond. De derde vordering, in punt c) in overweging 157, bestaat nog, maar deze vordering is een van de voorwaarden voor de aansluiting van de luchthaven van Praag op het elektriciteitsdistributienetwerk dat wordt beheerd door PREdistribuce a.s.

(159) Met het oog op het essentiële belang van de enige vordering die samen met de grond is overgedragen, is de Commissie van mening dat de bovengenoemde vorderingen geen invloed hadden op de waarde van de verkochte activa.

(160) In het licht van het bovenstaande beschouwt de Commissie de opbrengst van de grondverkoop ten bedrage van [1 620–1 850] miljoen CZK als eigen bijdrage.

(iii) Verkoop van dochterondernemingen aan ČAH

(161) Een ander deel van de verkopen aan de staat betreft de verkoop van de dochterondernemingen van ČSA aan ČAH. Het gaat hierbij om HCA ([500–580] miljoen CZK); Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] miljoen CZK); ČSA Services s.r.o. ([25–28] miljoen CZK) en Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] miljard CZK). De totale waarde van deze verkopen is [2,35–2,6] miljard CZK ([24–26]% van de totale herstructureringskosten).

(162) Deze verkoopwaarde is vastgesteld op basis van de taxatieverslagen van Deloitte Advisory s.r.o. en PricewaterhouseCoopers Česká republika s.r.o., die worden genoemd in overweging 53. De Commissie heeft de ingediende taxatieverslagen beoordeeld en acht deze voldoende solide. De beoordelingen geven geen reden tot zorg, aangezien er geen onjuistheden zijn vastgesteld, aanvaarde methoden zijn gebruikt en bij de beoordelingen van betrouwbare aannames is uitgegaan. De Commissie beschouwt de voorliggende taxatieverslagen dan ook als een passende benadering van de realistische marktprijzen van de activa. De Commissie merkt ook op dat de taxatieverslagen zijn opgesteld voordat de respectieve transacties plaatsvonden.

(163) De opmerkingen van de concurrent betroffen de oprichting van ČAH: een dergelijke structuur zou slechts tot doel hebben om ČSA van aanvullende financiële middelen te voorzien. De Commissie merkt evenwel op dat de Tsjechische Republiek heeft verklaard dat ČAH om meer redenen is opgericht dan alleen de kapitaaloverdracht aan ČSA. Het hoofddoel van ČAH is om de staatsbedrijven aantrekkelijker te maken voor potentiële investeerders. Met de opgezette ČAH-structuur wordt het in feite gemakkelijker om afzonderlijke dochterondernemingen van ČSA te privatiseren en aan verschillende investeerders te verkopen. Ook moet de oprichting van ČAH zorgen voor een concurrerende prijsstelling voor diensten binnen het concern, de winstgevendheid van alle dochterondernemingen vergroten en hun gerichtheid op externe klanten versterken.

(164) Tot slot is de oprichting van ČAH in haar huidige vorm goedgekeurd door de bevoegde Tsjechische autoriteit (onder voorwaarden) en heeft de verkoop van haar dochterondernemingen plaatsgevonden op basis van de bovengenoemde taxatieverslagen.

(165) Gezien het bovenstaande merkt de Commissie op dat de totale eigen bijdrage inclusief de verkoop van de dochterondernemingen neerkomt op [78–85]% van de totale herstructureringskosten. In het onderhavige geval kan deze maatregel echter buiten beschouwing worden gelaten, daar ČSA afgezien daarvan voldoende eigen bijdrage heeft geleverd om haar herstructureringskosten te dekken (d.w.z. de verkoop aan particuliere marktdeelnemers, de verkoop van grond en onroerend goed aan Letiště Praha die in handen is van de overheid, en de vliegtuiglease), voor een bedrag van [5,2–5,8] miljard CZK of [55–60]% van de herstructureringskosten ([1]).

(166) De Commissie is derhalve van mening dat aan de vereisten uit punt 43 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun is voldaan en het steunbedrag daarom tot het strikt noodzakelijke minimum aan herstructureringskosten is beperkt.

6.3.5. **Eenmaligheidsbeginsel**

(167) Tot slot moet worden voldaan aan de voorwaarde dat de steun eenmalig is ("one time, last time"). Punt 73 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun bepaalt dat een onderneming die de afgelopen tien jaar reddings- of herstructureringssteun heeft ontvangen, niet in aanmerking komt voor reddings- of herstructureringssteun.

(168) In het besluit tot inleiding van de procedure uitte de Commissie haar twijfel over de mogelijke staatssteunelementen bij de Osinek-lening. In haar definitieve besluit in

([1]) Het aangemelde steunelement is 2 500 miljoen. De vliegtuiglease ([520–600] miljoen CZK), de verkoop aan particuliere marktdeelnemers ([3–3,5] miljard CZK) en de verkoop van grond en onroerend goed aan de staat ([1,62–1,85] miljard CZK), zijn alles bij elkaar goed voor [5,2–5,8] miljard CZK. Dus zelfs als de verkoop van dochterondernemingen aan ČAH als steun wordt beschouwd, bedraagt het steunelement [4,5–5] miljard CZK (2 500 miljoen CZK plus [2,35–2,6] miljard CZK). Dit steunelement is lager dan het bedrag van de eigen bijdrage ([5,2–5,8] miljard CZK), die dus meer dan 50 % van de totale herstructureringskosten van [8,9–10,5] miljard CZK zou uitmaken.

zaak SA.29864 – 'Mogelijke Staatssteunelementen van een door Osinek a.s. verstrekte lening' concludeert de Commissie evenwel dat de Osinek-lening geen staatssteun vormt, en dat zelfs wanneer er wel sprake van staatssteun zou zijn, deze verenigbaar zou zijn met het tijdelijke steunkader ([1]). Verder hebben de Tsjechische autoriteiten bevestigd dat ČSA de afgelopen tien jaar geen enkele reddings- of herstructureringssteun heeft ontvangen. De Commissie is daarom van mening dat aan het beginsel van de eenmalige steun is voldaan.

6.3.6. **Overige mogelijke staatssteunkwesties**

(169) In de loop van de formele onderzoeksprocedure hebben derde partijen nog een aantal potentiële staatssteunkwesties naar voren gebracht, te weten betreffende de verkoop van HCA, kruisfinanciering van de beloning van de CEO van ČSA door Letiště Praha, en een mogelijk voordeel dat aan ČSA is verleend voor de exploitatie van de Praag-Tel Aviv-route.

Verkoop van HCA

(170) In haar opmerkingen stelt TS dat ČSA de ontvangen staatssteun heeft aangewend voor de uitbreiding van haar chartervluchten (uitgevoerd door haar dochteronderneming HCA), voor prijzen die 20 % lager liggen dan wat gebruikelijk is op de markt.

(171) De Commissie heeft om uitvoerige informatie over de verkoop en toekomstige activiteiten van HCA verzocht. De Tsjechische Republiek heeft verklaard dat er geen vliegtuigen aan HCA ter beschikking zijn gesteld bij de overdracht van haar chartervervoersactiviteiten en heeft bevestigd dat alle vliegtuigleases tegen marktvoorwaarden zijn verstrekt overeenkomstig een deskundigenadvies over verrekenprijzen ([2]) of leasetarieven die zijn vastgesteld op basis van de Lease Rate Digest die wordt uitgebracht door het International Bureau of Aviation ([3]), dat is gespecialiseerd in ramingen van markttarieven van operationele leases voor afzonderlijke vliegtuigtypen en productiejaren.

(172) Wat betreft de mogelijke overname van werknemers hebben de Tsjechische autoriteiten verklaard dat een klein aantal administratieve medewerkers (circa 20) in 2010 zijn overgeplaatst van ČSA naar HCA in verband met de bijdrage van ČSA's charterdivisie en overeenkomstig de regelgeving van de Tsjechische handelswet. De meeste medewerkers, met inbegrip van alle piloten en cabinepersoneel, zijn na een nieuwe selectieprocedure overgenomen door HCA. Alle medewerkers die eerder in dienst waren van ČSA beëindigden hun contract en sloten een nieuw contract af bij HCA. Er zijn geen anciënniteitsrechten overgenomen in de nieuwe contracten.

(173) Tot slot heeft de Tsjechische Republiek bevestigd dat de vloot van ČSA niet ten dele ter beschikking is gesteld aan HCA waar het zou worden gebruikt voor ČSA-vluchten. HCA is sinds 2009 niet uitgebreid en keert slechts terug naar het oorspronkelijke aantal vluchten dat ČSA's chartermaatschappij in de jaren 2008 en 2009 uitvoerde. HCA neemt niet de lijnvluchten over naar bestemmingen waar ČSA niet langer op vliegt, maar zal uitsluitend chartervluchten aanbieden.

(174) In het licht van de verstrekte informatie is de Commissie van mening dat er geen sprake is van kruissubsidiëring van activiteiten tussen ČSA en HCA en dat het selectieve voordeel voor ČSA niet is doorgegeven aan HCA.

Kruisfinanciering van CEO-beloning

(175) De CEO van ČSA was tevens de CEO van Letiště Praha en stond zowel in 2010 als in 2011 op de loonlijst. Wat betreft de bewering dat ČSA potentieel voordeel zou hebben ontvangen in de vorm van het salaris van haar CEO stelt de Tsjechische Republiek dat de beloning van de CEO was vastgesteld op basis van twee afzonderlijke managementovereenkomsten die waren gesloten tussen de CEO en ČSA respectievelijk Letiště Praha. Daarnaast stelt de Tsjechische Republiek dat Letiště Praha geen compensatie gaf voor de loonbetaling voor de activiteiten van de CEO bij ČSA. Volgens de twee managementovereenkomsten bestond de beloning uit twee onderdelen, een basisloon en een prestatiebonus. De basiscomponent in het ČSA-contract was verlaagd naar 1 CZK per maand totdat ČSA positieve bedrijfsresultaten zou laten zien. De prestatiebonus bedroeg echter nog steeds twaalf keer de niet-verlaagde basiscomponent per jaar.

(176) De Commissie heeft gekeken naar het salarisoverzicht van de CEO en vastgesteld dat het loon en de bonussen die ČSA aan de CEO betaalde bij elkaar circa […] van zijn jaarinkomen uitmaakten, waarbij de overige […] resulteerden uit zijn dienstverband bij Letiště Praha. Dit verschil wordt met name verklaard door de verschillende bedrijfsresultaten van de twee ondernemingen in de betreffende periode.

(177) Aangezien de CEO voor zijn werkzaamheden bij beide ondernemingen werd beloond conform hun bedrijfsresultaten, is de Commissie van mening dat de wijze waarop de CEO voor zijn werkzaamheden werd betaald geen staatssteun aan ČSA vormt.

([1]) Staatssteun die is toegekend volgens de tijdelijke kaderregeling dient een ander doel, namelijk om de toegang van een bedrijf tot externe financiering te vergemakkelijken om zo ernstige verstoringen in de economie van een lidstaat op te heffen, overeenkomstig artikel 107, lid 3), onder b), VWEU en vormt derhalve geen reddings- en herstructureringssteun in de zin van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun overeenkomstig artikel 107, lid 3), onder c), VWEU.

([2]) Deskundigenadvies van 3 juni 2011, uitgevoerd in opdracht van de ČSA Group door Ernst&Young Valuations s.r.o.

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

Tel Aviv-route

(178) In haar opmerkingen stelt TS dat de Tsjechische Republiek vooral in het belang van ČSA onderhandelde over de mogelijkheid de Praag-Tel Aviv-route open te stellen voor meer dan één luchtvaartmaatschappij. De onderhandelingen, die onder meer gingen over een wijziging in de bilaterale overeenkomst voor luchtvervoer (hierna "de overeenkomst" genoemd) tussen de Tsjechische Republiek en Israël [1], vonden kort na de afsluiting van een open aanbesteding voor de exploitatie van deze route plaats. Deze aanbesteding werd gewonnen door TS (zie overweging 73).

(179) De Commissie merkt op dat de Tsjechische Republiek juridisch het recht had om onderhandelingen met Israël te beginnen over de uitbreiding van toegangsrechten tot de vervoersmarkt voor luchtvaartmaatschappijen van beide partijen tot het moment dat een uniform Europees-Mediterraan luchtvaartverdrag wordt gesloten tussen de EU en haar lidstaten enerzijds en de staat Israël anderzijds.

(180) Tijdens het overleg voorafgaand aan de sluiting van de overeenkomst kwamen de luchtvaartautoriteiten inter alia overeen de toegangsrechten tot de vervoersmarkt tijdelijk uit te breiden door "speciale vluchten" toe te staan, waarop de overeenkomst werd gewijzigd.

(181) De Tsjechische autoriteiten hebben verklaard dat niet uitsluitend ten behoeve van ČSA is onderhandeld over de uitbreiding van de toegang tot de Tsjechisch-Israëlische vervoersmarkt en dat de uitbreiding van de toegang geheel in overeenstemming was met de nationale wettelijke bepalingen en niet in strijd was met het besluit van de afdeling Burgerluchtvaart van het ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek dat Travel Service vervoersrechten verleent voor de exploitatie van de route [2].

(182) De Commissie is van mening dat lidstaten inderdaad het recht hebben te allen tijde wijzigingen door te voeren in de bilaterale overeenkomst wanneer deze niet in strijd zijn met de bepalingen in de wetgeving van de Unie. Bovendien wordt in het besluit waarin TS het recht krijgt op de route Praag-Tel Aviv te vliegen niet bepaald dat dezelfde rechten niet aan een andere luchtvaartmaatschappij mogen worden verleend wanneer dit in overeenstemming met de bepalingen uit de overeenkomst gebeurt.

(183) Tot slot merkt de Commissie op dat in lid 1 van artikel III van de gewijzigde overeenkomst is vastgelegd: "*Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.*" ČSA is dus niet de enige luchtvaartmaatschappij die profijt zou kunnen hebben van de wijziging van de overeenkomst. Sterker nog, de wijziging van de overeenkomst lijkt een maatregel voor het openen van de markt te zijn die als concurrentievriendelijk kan worden beschouwd. Derhalve kan niet worden geconcludeerd dat deze maatregel specifiek voordeel oplevert voor ČSA en daarom staatssteun vormt.

6.4. CONCLUSIE

(184) De aangemelde maatregel vormt staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. De Commissie betreurt dat de Tsjechische autoriteiten niet hebben voldaan aan de "standstill"-verplichting zoals neergelegd in artikel 108, lid 3, VWEU. Gezien het bovenstaande acht de Commissie de verleende steun ten bedrage van 2 500 miljoen CZK en het herstructureringsplan evenwel verenigbaar met de voorwaarden die zijn gesteld in de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun. De Commissie concludeert dan ook dat de steun overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU verenigbaar is met de interne markt,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De door de Tsjechische Republiek aangemelde herstructureringssteun van 2 500 miljoen CZK ten behoeve van České aerolinie a.s. (Czech Airlines) in de vorm van een debt-for-equity-swap van een lening, vormt staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De tenuitvoerlegging van deze staatssteunmaatregel is verenigbaar met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Artikel 2

Het onderhavige besluit is gericht tot de Tsjechische Republiek.

Gedaan te Brussel, 19 september 2012.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

---

[1] Overeenkomst voor luchtvervoer tussen de regering van de Tsjechische en Slowaakse Federale Republiek en de regering van de Staat Israël, ondertekend in Jeruzalem op 24 april 1991.

[2] Besluit van de afdeling Burgerluchtvaart van het ministerie van Transport van de Tsjechische Republiek nr. 278/2011-220-SP/18 van 30 juni 2011.