DECISÃO DA COMISSÃO

de 19 de Setembro de 2012

relativa ao Auxílio estatal SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) executado pela República Checa a favor da České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — Plano de reestruturação)

[notificada com o número C(2012) 6352]

(Apenas faz fé a versão em língua checa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2013/151/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e, nomeadamente, o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Tendo em conta a decisão através da qual a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE [1] relativamente ao auxílio SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) [2],

Tendo dado oportunidade às partes interessadas de apresentarem as suas observações em conformidade com as disposições mencionadas e tendo em conta essas mesmas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 12 de maio de 2010, a República Checa notificou a Comissão do auxílio à reestruturação concedido à České aerolinie, a.s. (adiante designada por «ČSA»). A Comissão solicitou informações adicionais por cartas de 6 de junho de 2010 e 25 de novembro de 2010, às quais as autoridades checas responderam por cartas de 15 e 24 de setembro de 2010, 15 de dezembro de 2010 e 28 de fevereiro de 2011.

(2) Por carta de 23 de fevereiro de 2011, a Comissão notificou a República Checa da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE relativamente ao auxílio (adiante designada por «decisão de início do procedimento»). A República Checa apresentou as suas obervações sobre a referida decisão por carta de 28 de abril de 2011. Por cartas de 26 de julho de 2011, 15 de março de 2012, 7 de maio de 2012 e 11 de julho de 2012, a Comissão colocou questões adicionais, às quais a República Checa respondeu em 22 de agosto de 2011, 15 de setembro de 2011, 7 de outubro de 2011, 16 de novembro de 2011, 23 de novembro de 2011, 12 de dezembro de 2011, 3 de janeiro de 2012, 16 de abril de 2012, 22 de maio de 2012, 14 de junho de 2012, 5 de julho de 2012, 10 de julho de 2012, 20 de julho de 2012 e 10 de agosto de 2012.

(3) A decisão de início do procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 23 de junho de 2011. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações.

(4) A Comissão recebeu observações de duas partes interessadas em 30 de junho de 2011, 19 de julho de 2011, 15 de agosto de 2011, 25 de novembro de 2011 e 13 de dezembro de 2011. A Comissão transmitiu as observações em causa à República Checa, dando-lhe a oportunidade de sobre elas se pronunciar; as observações da República Checa foram comunicadas por cartas de 31 de agosto de 2011 e 3 de fevereiro de 2012.

2. DESCRIÇÃO DA MEDIDA E DO PLANO DE REESTRUTURAÇÃO

2.1. AUXÍLIO À REESTRUTURAÇÃO

(5) As medidas de auxílio à reestruturação notificadas foram (i) um empréstimo no valor de 2 500 milhões de coroas checas (CZK) concedido pela empresa pública Osinek, a.s. (caso fosse considerado um auxílio estatal); (ii) a desconstituição de garantias e a capitalização (conversão da dívida em capital) do empréstimo concedido pela Osinek; e (iii) um crédito bancário garantido no valor de 20,8 milhões de EUR para financiar a aquisição de uma aeronave. Os custos totais de reestruturação previstos notificados ascendem a [8,9–10,5] (*) mil milhões de CZK [3] ([360–410] milhões de EUR).

[1] Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser, respetivamente, os artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»). As duas séries de disposições são idênticas em termos de substância. Para efeitos da presente decisão, as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE devem ser entendidas, sempre que apropriado, como referências aos artigos 87.º e 88.º, respetivamente, do Tratado CE. O TFUE introduziu igualmente algumas alterações na terminologia, tais como a substituição de «Comunidade» por «União» e de «mercado comum» por «mercado interno». A presente decisão utilizará a terminologia do TFUE.

[2] Decisão C(2011) 994 final da Comissão, de 23 de fevereiro de 2011 (JO C 182 de 23.6.2011, p. 13).

(*) Segredos comerciais

[3] Montante total dos custos de reestruturação na sequência de uma revisão do plano de reestruturação (a partir de 3 de Janeiro de 2012). Na notificação, os custos de reestruturação ascendiam a [7,60-9,20] mil milhões de CZK.

(6) Em 21 de março de 2012, a Comissão adotou uma decisão no processo SA.29864 – Possíveis implicações, em termos de auxílios estatais, de um empréstimo concedido pela Osinek a.s. O inquérito revelou que o empréstimo concedido pela Osinek não constituía um auxílio estatal e, mesmo que constituísse, tratar-se-ia de um auxílio compatível com o Quadro Comunitário Temporário relativo às medidas de auxílio estatal destinadas a apoiar o acesso ao financiamento durante a atual crise financeira e económica [1] (adiante designado por «Quadro Temporário»). Por conseguinte, o presente caso de reestruturação já não abrange essa medida. O crédito bancário garantido, no valor de 20,8 milhões de EUR, foi abandonado, uma vez que a ČSA conseguiu obter um financiamento por locação financeira concedido por […]. Por este motivo, a única medida de auxílio à reestruturação que continua por avaliar é a capitalização (conversão da dívida em capital) do empréstimo concedido pela Osinek, precedida da desconstituição de garantias em relação ao referido empréstimo.

Desconstituição de garantias e capitalização (conversão da dívida em capital)

(7) Em 3 de maio de 2010, o Governo checo adotou a Resolução n.º 333 relativa ao plano de reestruturação da ČSA (adiante designada por «Resolução n.º 333»), através da qual instruiu o Ministério da Indústria e do Comércio [2] para libertar os penhores sobre algumas das garantias antes do aumento do capital social da ČSA. A capitalização (conversão da dívida em capital) teve por base jurídica a referida Resolução e foi executada em 30 de junho de 2010.

2.2. BENEFICIÁRIO

(8) A ČSA é a transportadora aérea nacional da República Checa desde 1923. Em 2009, transportou 37 % dos passageiros que iniciaram ou terminaram a sua viagem em Praga. A ČSA é uma empresa pública cujo capital é detido a 95,69 % pela República Checa, através do respetivo Ministério das Finanças. Os acionistas minoritários são a Česká pojišťovna a. s. (2,26 %), Praga, a capital da República Checa (1,53 %) e Bratislava, a capital da Eslováquia (0,51 %). A ČSA é membro da Sky Team Alliance e presta serviços de transporte aéreo regular (para 104 destinos em 44 países). Em 2009, a ČSA transportou 4,7 milhões de passageiros e gerou 14,9 mil milhões de CZK (96 milhões de EUR) em receitas.

(9) O Quadro 1 apresenta a evolução dos dados financeiros da ČSA, desde 2006 até ao primeiro semestre de 2011.ts

Quadro 1

Dados financeiros da Czech Airlines (de acordo com as Normas Contabilísticas checas)

'000 CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Lucros/Perdas	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Volume de negócios	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000–7 250 000]
Fluxo de caixa de atividades de exploração	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	N/A
Dívida	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000–2 900 000]
Juros líquidos	– 94 374	– 55 254	– 14 263	N/A	N/A	N/A
Valor de ativo líquido	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000–6 225 000]

Quadro 2

Evolução dos principais critérios em 2009 (de acordo com as Normas Contabilísticas checas)

'000 CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Perdas	[– 1 320 000-(– 1 190 000)]	[– 1 840 000-(– 1 660 000)]	[– 2 625 000-(– 2 365 000)]
Volume de negócios	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Dívida	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Valores de ativos líquidos	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

[1] JO C 16 de 22.1.2009, p. 1.

[2] As contas a receber da ČSA decorrentes do acordo de empréstimo foram afectadas ao Ministério da Indústria e do Comércio em setembro de 2009. Este acordo permitiu a liquidação da Osinek.

(10) Os números demonstram que, apesar de alguns desenvolvimentos negativos, a ČSA conseguiu, ainda assim, obter lucros em 2007 e 2008. No entanto, o resultado de exploração registou uma deterioração significativa em 2009, devido ao impacto da crise económica. O volume de negócios registou uma ligeira diminuição durante o período em observação, enquanto o fluxo de caixa diminuiu consideravelmente. O nível da dívida, calculado como a soma dos passivos a longo e a curto prazo e dos empréstimos bancários, permaneceu praticamente estável. O valor dos ativos diminuiu significativamente, nomeadamente em 2009.

(11) O Quadro 2 apresenta a evolução trimestral em 2009. É possível constatar que as perdas da empresa aumentaram consideravelmente, especialmente entre junho e setembro – em [705–785] milhões de CZK, em oposição aos [470–520] milhões de CZK registados entre março e junho. A variação do volume de negócios ascendeu a [4,88–5,42] milhões de CZK entre março e junho e a [5,04–5,59] mil milhões de CZK no período compreendido entre junho e setembro. A variação não é significativa, pelo que não pode significar que a situação da empresa se deteriorou principalmente no primeiro semestre do ano. A dívida da empresa diminuiu no período compreendido entre março e junho e aumentou em [0,89–1,05] mil milhões de CZK no período compreendido entre junho e setembro. Por último, o valor total dos ativos da ČSA registou um aumento durante o primeiro período em observação (março a junho) e diminuiu em [75–85] milhões de CZK no período compreendido entre junho e setembro.

(12) As autoridades checas alegam que, embora a situação financeira da ČSA se tenha deteriorado em consequência da recessão económica global logo no final de 2008, tinham motivos para acreditar que seriam alcançados resultados significativamente melhores durante a época de verão de 2009, altura em que as receitas do setor da aviação comercial geralmente atingem o seu ponto máximo. Com base neste prognóstico, apoiado pela sua experiência adquirida em anos anteriores, a ČSA previa a criação de reservas suficientes que lhe permitiriam estabilizar o fluxo de caixa e evitar prejuízos futuros.

(13) Todavia, os resultados do primeiro semestre de 2009, comunicados ao Conselho de Administração em meados de agosto de 2009, revelaram um decréscimo significativo na receita média em junho. Tornou-se claro que a empresa deixou de ter capacidade para exercer a sua atividade sem a adoção imediata de medidas de redução de custos e assistência financeira proveniente de fontes externas. O Conselho de Administração da empresa criou então um grupo de trabalho, encarregado de elaborar o plano de reestruturação da empresa. Por conseguinte, em agosto de 2009, o Conselho de Administração da ČSA adotou medidas com o intuito de dar início ao processo de reestruturação e a atenção deslocou-se das medidas operacionais diárias para a reestruturação geral da atividade da empresa.

(14) Por conseguinte, as autoridades checas sustentam que, à luz da evolução supracitada, a ČSA pode ser considerada uma empresa em dificuldade, na aceção das Orientações Comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade [1] de 2004 (adiante designadas por «Orientações E&R»), desde agosto de 2009.

Aeroholding checa

(15) Após a conclusão do processo de reestruturação, a República Checa pretende encontrar um parceiro estratégico para a ČSA. O prazo atual para a entrada de um investidor estratégico na ČSA foi fixado para novembro de 2013. No âmbito da preparação da privatização planeada, o Governo checo decidiu criar uma nova estrutura empresarial sob a égide da Český Aeroholding, a.s. (adiante designada por «ČAH»).

(16) A ČAH inclui atualmente as seguintes empresas: a ČSA, Prague Airport, a.s. (adiante designada por «Aeroporto de Praga») e as antigas filiais da ČSA, isto é, a Czech Airlines Handling, a.s. e a HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (adiante designadas por «HCA»), a Czech Airlines Technics, a.s. e a ČSA Services, s.r.o. (ver Figura 1). A ČAH visa reestruturar as empresas agrupadas na holding, facilitar o acesso das mesmas ao financiamento comercial e prepará-las para a privatização iminente.

(17) A Czech Airlines Handling, a.s. presta serviços de assistência a passageiros e aeronaves, serviços de limpeza de aeronaves e edifícios, bem como um serviço de transporte terrestre quer à ČSA quer a outras companhias aéreas que efetuam voos regulares de e para Praga. A Czech Airlines Handling, a.s. é o único operador de serviços no mercado de serviços de limpeza de aeronaves no Aeroporto de Praga (Ruzyně). No domínio da assistência em escala, a Czech Airlines Handling compete, no Aeroporto de Praga (Ruzyně), com o Aeroporto de Praga e outras empresas de assistência em escala, tais como a Menzies Aviation.

(18) A HCA efetua voos não regulares (charter). Neste mercado, a HCA compete com a Travel Service, a.s. e com várias outras companhias aéreas de pequena dimensão que efetuam voos não regulares (charter) a partir do Aeroporto de Praga (Ruzyně), como a Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air e várias outras, que têm apenas uma reduzida quota de mercado no Aeroporto de Praga (Ruzyně).

(19) A Czech Airlines Technics, a.s. efetua operações de manutenção leve e pesada de aeronaves em todas as aeronaves da família Boeing B737 e Airbus A320. Realiza igualmente controlos exaustivos em aeronaves ATR 42/72 e é certificada para realizar controlos nas aeronaves Airbus A310. A referida filial está essencialmente ao serviço da ČSA. No entanto, [17,5–19,5] % dos seus rendimentos provém dos serviços prestados a terceiros como, por exemplo, à Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines e Aerosvit.

(20) A Czech Airlines Services, s.r.o. gere um centro de atendimento telefónico e um centro de recrutamento, sendo que [88-98] % dos seus serviços são prestados à ČSA.

[1] JO C 244 de 1.10.2004, p. 2. A validade das Orientações foi prorrogada em 2009 (JO C 156 de 9.7.2009, p. 3).

(21) No início do período de reestruturação, a ČSA detinha a maior parte do capital de várias outras empresas, especificamente da:

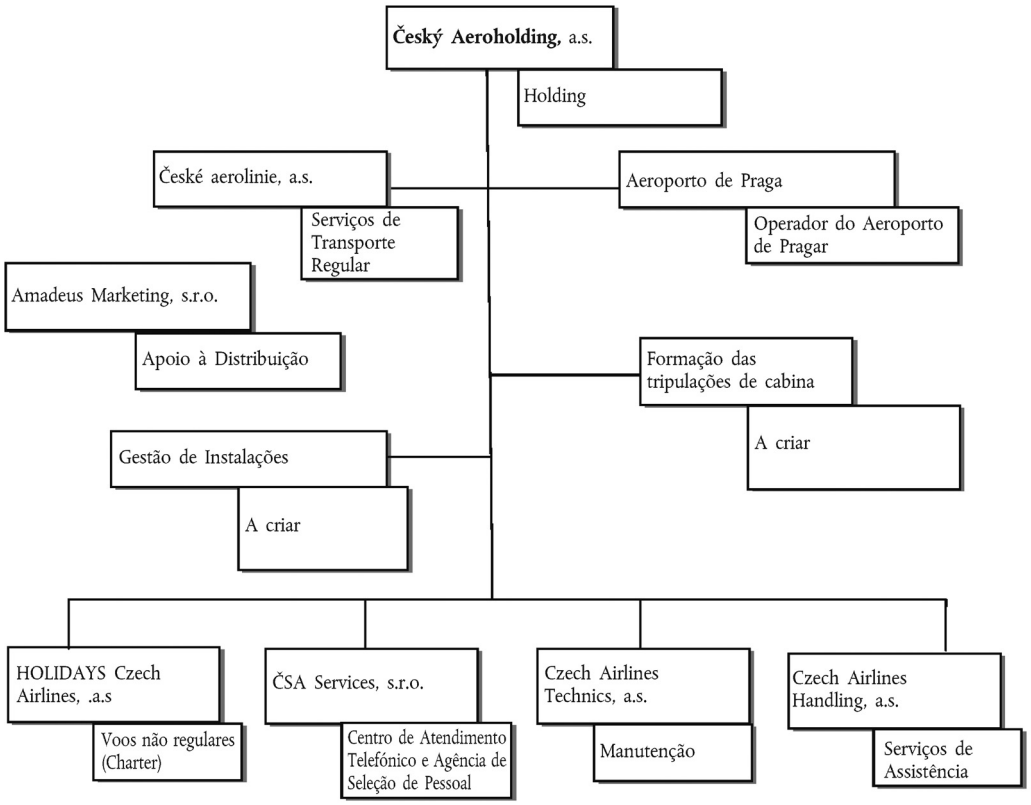
— Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 %), que fornece o sistema de distribuição global Amadeus para as Repúblicas Checa e Eslovaca;

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

— ClickforSky (100 %).

Figura 1

Estrutura da Český Aeroholding, a.s.



(22) A criação da ČAH foi aprovada pela autoridade checa da concorrência em 25 de outubro de 2011, sob determinadas condições que se centram nas eventuais ameaças para a concorrência decorrentes da fusão da ČSA com o Aeroporto de Praga resultantes quer de sobreposições verticais quer de sobreposições horizontais (em especial no domínio da assistência em escala) das atividades das partes objeto de fusão.

(23) As condições são de caráter comportamental e estrutural e obrigam a ČAH a manter um acesso transparente, não discriminatório e equitativo às infraestruturas do Aeroporto de Praga (Ruzyně) em termos comercialmente razoáveis para todas as partes interessadas. Em particular, os compromissos referem-se à dissociação do operador do Aeroporto de Praga (Ruzyně) de outras atividades geridas no seio da ČAH, ao intercâmbio de informações comerciais sensíveis entre as entidades envolvidas na ČAH, à atribuição de faixas horárias no Aeroporto de Praga (Ruzyně), à venda das atividades de assistência em escala do Aeroporto de Praga a um adquirente independente e ao acesso transparente e equitativo a serviços prestados por entidades pertencentes à ČAH a todos os operadores de mercado interessados em prestar serviços de assistência em escala e/ou de reparação e manutenção no Aeroporto de Praga (Ruzyně) ([1]).

2.3. PLANO DE REESTRUTURAÇÃO

(24) Em maio de 2010, as autoridades checas notificaram a Comissão do plano de reestruturação (adiante designado por «PR»), que foi posteriormente atualizado através de

([1]) Decisão n.º S178/2011/KS-16953/2011/840/RP da autoridade checa da concorrência.

subsequentes apresentações de informações. O PR centra-se em medidas relativas à atividade principal da ČSA, o transporte aéreo regular de passageiros. Está prevista a venda ou a subcontratação de outros setores de atividade no seio da estrutura da holding.

(25) Na origem das dificuldades da ČSA está uma ampliação inflacionada da rede que teve lugar em 2004-2006 e a entrada, no Aeroporto de Praga (Ruzyně), de transportadoras que praticam tarifas mais baixas. Além disso, a empresa foi afetada pelas ineficiências operacionais históricas de um antigo operador histórico à medida que entrou na recessão económica global que implicou a uma diminuição da procura por parte dos passageiros e um aumento dos custos do combustível.

(26) A versão atualizada do PR, datada de 3 de janeiro de 2012, visa restabelecer a viabilidade da ČSA a longo prazo até 2014. O período de reestruturação abrange o período de agosto de 2009 a junho de 2014 (5 anos no total).

(27) Em consonância com a evolução recente do setor dos transportes aéreos, as autoridades checas atualizaram os seus pressupostos referentes à trajetória planeada pela ČSA para restabelecer a viabilidade e apresentaram novos cenários para a situação de referência, para a situação mais otimista e para a situação mais pessimista. A ČSA considera prudentes as estimativas abaixo relativamente ao seu desenvolvimento futuro. As estimativas não têm em conta a entrada planeada de um investidor privado, o que teria provavelmente um efeito positivo no desempenho da ČSA e reforçaria ainda mais a sua viabilidade a longo prazo.

(28) Os fatores externos mais importantes que afetam o desempenho da ČSA são os seguintes: (i) o aumento dos preços dos combustíveis (um aumento de quase 40 % em comparação com os cenários incluídos na decisão de início do procedimento), (ii) a diminuição significativa da procura, (iii) a intensificação da concorrência e (iv) a diminuição das receitas da venda de bilhetes.

(29) O cenário de referência tem por base o pressuposto de que o mercado evoluirá de acordo com as previsões macroeconómicas do Banco Nacional Checo e do Fundo Monetário Internacional. Considera-se que o principal fator que afetará o desempenho da quota de mercado da ČSA será a entrada de transportadoras que praticam tarifas mais baixas.

(30) Os fatores externos incluem:

— o preço de mercado dos combustíveis de 1 000 USD/ /mT;

— as taxas de câmbio: USD 17,0 CZK/USD, EUR 24,5 CZK/EUR;

— o rendimento [2–2,2] e o Coeficiente de Ocupação [66–73] %.

(31) Os fatores internos incluem:

— a reestruturação da propriedade de aeronaves e dos custos de manutenção;

— a melhoria suplementar dos custos com passageiros (redução dos custos com o sistema de distribuição global e das despesas de restauração (catering);

— a melhoria da produtividade das tripulações na frota Airbus;

— a otimização dos custos com as tripulações da frota regional (ATR), uma maior utilização da frota;

— a densificação parcial das frotas A320 e B 737 (aumento do número de lugares);

— a redução do consumo médio de combustível – seguimento aquando da renovação das frotas;

— a otimização do sistema de gestão de receitas – aumento de [0,95–1] % no rendimento;

— o impacto negativo da compensação da aquisição de licenças de emissão nas receitas médias provenientes dos passageiros;

— o facto de, a partir do verão de 2012, a atividade continuar a ser desenvolvida com uma frota constituída por ATR (7 aeronaves), Airbus (15 aeronaves) e Boeing (5 aeronaves).

(32) Em consequência da restruturação, a ČSA espera que a sua rendibilidade do capital aplicado (RCA) evolua da seguinte forma:

Quadro 3

Rendibilidade prevista do capital aplicado

RCA	2011	2012	2013	2014	2015
Cenário de referência	– 23,6 %	[– 2,5 - (– 3)] %	[0,9-1,1] %	[1,7-1,85] %	[2,1-2,4] %
Cenário mais otimista	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)] %	[3,6–3,9] %	[4,8–5,2] %	[4,8-5,2] %
Cenário mais pessimista	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)] %	[– 9,5 – – 8,9] %	[0,7–0,75] %	[0,98–1,1] %

(33) As autoridades checas consideram que o cenário de referência fornece uma previsão realista e alegam que a RCA alcançada no final de 2014, de [1,7–1,85] %, deve ser considerada aceitável.

(34) O cenário mais otimista considera que os preços dos combustíveis serão reduzidos em 1–2 % (em 2012–2013) e em 3 % (em 2014–2015); o referido cenário tem ainda por base a aplicação mais rápida que a prevista de medidas de reestruturação e um aumento mais rápido da procura em comparação com o cenário de referência. Por outro lado, o cenário mais pessimista baseia-se no aumento dos preços dos combustíveis (aumento de 3–5 % em 2012–2013) em comparação com o cenário de referência; tem igualmente em conta os atrasos na aplicação das medidas de reestruturação planeadas e a redução dos benefícios decorrentes de iniciativas de gestão de receitas (integralmente executadas apenas em 2014).

(35) O plano parte do princípio de que será possível restabelecer a rendibilidade até ao exercício de 2013. De acordo com o cenário de referência, a ČSA registará um lucro líquido após dedução de impostos de [95–112] milhões de CZK ([3,8–4,3] milhões) em 2014 e obterá uma rendibilidade do capital aplicado (RCA) de [1,7–1,85] % até 2014 e de [2,1–2,4] % até 2015.

Quadro 4

Ganhos e perdas 2008-2014 (em milhões de CZK) (de acordo com as Normas Contabilísticas checas)

Exercício	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Receitas	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Ganhos/Perdas antes de impostos	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85-110]

Para alcançar estes resultados, a ČSA propõe o desenvolvimento das seguintes ações-chave:

(36) *Otimização do modelo de rede e reestruturação da frota*: No início do seu processo de reestruturação, a ČSA efetuava voos para 67 destinos. Esta rede será reduzida em [18–20] %, e a ČSA centra-se agora exclusivamente em mercados dentro do escopo da sua frota de pequeno e médio curso. Os voos para Nova Iorque e para o Canadá foram descontinuados em 2009. A redução prevista no tráfego de passageiros medida em receitas por passageiro-quilómetro, em comparação com o ano de 2009, é de [22,5–25,5] %, enquanto se espera que as receitas por lugares disponíveis-quilómetro («LDK») aumentem [3,8–4,4] %. Tanto as rotas rentáveis como as deficitárias foram descontinuadas.

(37) A frota de aeronaves deve ser reduzida em mais de 50 %, o que se traduzirá na manutenção de 20 a 23 aeronaves em vez das 49 existentes antes da reestruturação. A quantidade global de voos será reduzida em [36–40] % e os LDK em [21–24] %. Consequentemente, o coeficiente de ocupação deve melhorar e atingir os [66–73] % no cenário de referência.

(38) A estrutura da frota deve ser simplificada e modernizada, através de uma substituição gradual dos tipos mais antigos de aeronaves (Boeing B737-400 e B737-500) exclusivamente por aeronaves Airbus. A modernização da frota da ČSA reforçará a competitividade da ČSA, que conseguirá obter aeronaves mais avançadas e fiáveis que, por sua vez, poderão proporcionar maior conforto aos passageiros. Outros benefícios desta medida são a redução dos custos de exploração da frota, incluindo as poupanças decorrentes da unificação da frota e da otimização da capacidade de transporte.

(39) *Iniciativas de geração de receitas*: A ČSA introduziu um novo sistema de gestão de receitas a fim de otimizar o estabelecimento de tarifas e a disponibilidade, com o objetivo de aumentar as receitas por LDK em [3–3,5] % em 2011. Com o aumento esperado das vendas através do sítio Web da ČSA prevê-se um novo aumento das receitas – [20–22] % dos bilhetes que deverão ser vendidos em linha até 2012, contra os [7–8] % vendidos em 2009. O referido aumento deverá ser acompanhado de receitas decorrentes da venda de produtos próprios conexos, tais como tarifas cobradas pela segunda bagagem, tarifas cobradas pela atribuição de lugares *premium* e vendas a bordo, bem como da venda de produtos de terceiros, tais como hotéis, alugueres de automóveis e seguros de viagem. Prevê-se que a gestão das receitas contribua para a geração de resultados no valor de [500–560] milhões de CZK até ao final de 2012.

(40) *Iniciativas de redução de custos*: Em 2009, a ČSA gerou 3 200 postos de trabalho e mais de 1 600 postos de trabalho através das suas filiais. No âmbito da reestruturação, a ČSA gera 1 730 postos de trabalho diretos e 1 974 postos de trabalho através das suas filiais, o que se traduz numa redução superior a 1 000 postos de trabalho até meados de 2012. A ČSA reduziu o número de pilotos e tripulantes de cabina para o mínimo regulamentado. Reduziu ainda as despesas de restauração (catering) na classe económica, o entretenimento a bordo, os custos por irregularidades e o consumo de combustível. Além disso, as despesas com alugueres, tecnologias de informação e telecomunicações devem ser reduzidas. Por último, deve reduzir-se o número de funcionários dos gabinetes de representação no estrangeiro e na República Checa. Prevê-se que as iniciativas de redução de custos poupem [275–310] milhões de CZK e contribuam para gerar receitas no valor de [650–725] milhões de CZK até ao final de 2012. As despesas de venda por passageiro já foram reduzidas em [14,5–16,5] % em 2010.

(41) *Alterações organizacionais*: A República Checa já tentou privatizar a ČSA por duas vezes no passado [1]; contudo, ambas as tentativas fracassaram. As autoridades checas acreditam que a criação da ČAH constitui um modo eficiente de vender a ČSA e as suas filiais a um novo investidor privado. Em primeiro lugar, as atividades acessórias anteriormente exercidas pela ČSA foram transferidas para as suas filiais em 2010. Tal permitiu à ČSA centrar-se na sua atividade principal. Em segundo lugar, as filiais em causa foram vendidas à ČAH em condições de mercado. Por último, tanto a ČSA como o Aeroporto de Praga serão incorporados na ČAH.

(42) Esta estrutura não deve apenas tornar as empresas mais atrativas para potenciais investidores, mas também garantir tarifas competitivas no que diz respeito aos serviços intragrupo e estimular o caráter lucrativo de todas as filiais, bem como a orientação das mesmas para os clientes externos.

(43) *Venda de ativos não essenciais*: Além da venda de filiais à ČAH, a ČSA vendeu um número considerável de outros ativos durante o seu processo de reestruturação, conforme demonstrado no Quadro 5. Todos estes ativos foram vendidos através de um concurso público, transparente e não discriminatório ou com base em relatórios de avaliação independentes.

Quadro 5

Venda de ativos da ČSA durante o processo de reestruturação

	Montante em milhões de CZK
Venda da loja franca à Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Venda de faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow) à British Airways	[450–530]
Venda de aeronaves a várias companhias aéreas	[1 950–2 200]
Venda da Slovak Air Services, s.r.o. à Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Venda de terrenos e edifícios ao Aeroporto de Praga	[1 620–1 850]
Venda de filiais à Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Total	[7 150–8 025]

2.4. AUXÍLIO ESTATAL E FINANCIAMENTO DO CUSTO DA REESTRUTURAÇÃO

(44) Atendendo aos custos totais da reestruturação, no valor de [8,9–10,5] mil milhões de CZK ([360–410] milhões de EUR), que incluem, em particular, o custo de reestruturação da frota e pagamentos de indemnizações por despedimento, a República Checa recapitalizou o beneficiário com 2 500 milhões de CZK em auxílios estatais sob a forma de conversão da dívida em capital (isto é, [23–26] % dos custos de reestruturação), em conformidade com a Resolução n.º 333, em 30 de junho de 2010.

(45) A ČSA propõe que o montante remanescente, ou seja, a contribuição própria de [74–77] %, seja financiado pela venda dos ativos indicados no Quadro 5.

(46) Em fevereiro de 2010, a ČSA vendeu a sua loja franca à Aelia Czech Republic, s.r.o. por [760–840] milhões de CZK. A loja franca foi vendida na sequência de um concurso público em duas fases, organizado pela UniCredit Czech Republic, a.s..

(47) Em julho de 2010, a ČSA trocou duas faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow) com a British Airways Plc. («BA») por uma compensação financeira. O acordo de transferência de faixas horárias prevê a transferência das mesmas, entre a ČSA e a BA, mediante a troca das respetivas faixas horárias [2] por uma compensação financeira no valor de [17–19] milhões de GBP (cerca de [450–530] milhões de CZK). A troca de faixas horárias foi efetuada em 2010 e a BA efetuou o pagamento da compensação à ČSA em duas prestações, em novembro e dezembro de 2010.

(48) A ČSA vendeu 15 aeronaves nas seguintes condições: Em 2010, a ČSA vendeu cinco Boeing B737-400s à BLF Limited, que é um veículo para fins especiais da transportadora russa UTair, pelo preço de [54–60] milhões de USD, e dois Boeing B737-500s à Mauritanian Airlines International pelo preço de [12,5–15] milhões de USD. Em 2011, a ČSA vendeu três Boeing B737-500s à Mika Limited pelo preço global de [21–25] milhões de USD. Em 2011, a ČSA vendeu dois ATR72-202s à Helitt Lineas Aéreas S.A. pelo preço de [7,9–8,9] milhões de USD, dois ATR72-200s à EUROLOT S.A. pelo preço de [7,9–8,9] milhões de USD e um ATR42-320 à Regourd Aviation pelo preço de [1,6–1,9] milhões de USD. A receita total decorrente da venda de aeronaves ascende a aproximadamente [105–120] milhões de USD, ou [1,950–2,2] mil milhões de CZK [3].

(49) Em 30 de setembro de 2010, a ČSA vendeu a Slovak Air Services, s.r.o., um prestador de serviços aéreos na República Eslovaca, à empresa Skyport, a.s. pelo preço de compra de [17,5–19,5] milhões de CZK. A empresa adjudicatária ofereceu o montante mais elevado num concurso público.

[1] Em 1992, a Air France adquiriu 19 % das acções da ČSA, mas alienou-as em 1994. Em abril de 2009, foi organizado um concurso para a colocação à venda da participação do Estado no capital da ČSA mas, não tendo sido apresentada ao Governo checo nenhuma proposta adequada, o mesmo acabou por ordenar ao Ministro das Finanças, em outubro de 2009, que cancelasse o concurso.

[2] Isto é, as faixas horárias que lhes foram atribuídas para o período de programação de verão de 2011 (27 de março de 2011–29 de outubro de 2011) e para o período de programação de inverno de 2010/2011 (31 de outubro de 2010–26 de março de 2011).

[3] À taxa de câmbio de 18,5 CZK por USD, conforme calculada pela República Checa. (De acordo com o Banco Nacional checo, a taxa de câmbio média trimestral do dólar americano (USD) face às coroas checas (CZK) variou entre 18,3 e 20,2 CZK por USD em 2010 e entre 16,9 e 18,78 CZK por USD em 2011.)

(50) A ČSA gerou [1,62–1,85] mil milhões de CZK com a venda de terrenos e edifícios ao Aeroporto estatal de Praga. O quadro 6 abaixo apresenta um inventário das vendas.

Quadro 6

Venda de terrenos e edifícios da ČSA ao Aeroporto de Praga

Parcelas de terreno/Ativos	Acordo de compra	Preço ('000 CZK)	Avaliação realizada por peritos
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., datada de 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Estacionamento nos terrenos 2570/4 e 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
Edifício de escritórios da APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	Consulta da YBN, datada de 10.5.2010
2587	13.5.2010	[69 500–80 000]	
2588/3	13.5.2010	[14 250–16 000]	
2589/1	13.5.2010	[2 600–3 000]	
2590/25	13.5.2010	[87 250–95 000]	
Hangar F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Total:		**[1 620 000–1 850 000]**	

(51) O Governo da República Checa expressou o seu interesse estratégico na aquisição das propriedades da ČSA situadas em zonas do lado ar. As autoridades checas justificam estas transações com a utilização que darão às propriedades. De acordo com as autoridades checas, a propriedade reveste-se de uma importância estratégica para o Aeroporto de Praga, com vista à construção da nova pista no aeroporto. A República Checa registou igualmente que o Aeroporto de Praga está a arrendar outro hangar (Hangar E) à Travel Service, a.s., o que demonstra o potencial de obter receitas decorrentes da comercialização de bens imobiliários de que a ČSA já não necessita.

(52) A venda da propriedade descrita no Quadro 6 não foi realizada através de um concurso público, transparente e não discriminatório. No entanto, em consonância com a respetiva política geral e os requisitos legais nacionais, todas as aquisições de propriedade por parte de uma empresa estatal têm de ser efetuadas a um valor justo no mercado livre que reflita o preço que seria pago numa situação de plena concorrência por um investidor privado. O valor desta propriedade baseia-se numa avaliação externa independente realizada por peritos judiciais que utiliza normas reconhecidas.

(53) A parte mais importante da contribuição própria da empresa provém da venda de filiais da ČSA à ČAH. As vendas em causa tiveram lugar no final de 2011/início de 2012 e consistiram na venda da Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] milhões de CZK), da ČSA Services, s.r.o. ([25–28] milhões de CZK), da HCA ([500–580] milhões de CZK) e da Czech Airlines Technics, a.s. ([1--1,15] mil milhões de CZK). As vendas não foram realizadas através de um concurso público, transparente e não discriminatório; contudo, o valor das filiais foi estipulado através de relatórios de avaliação independentes fornecidos pela Deloitte Advisory, s.r.o. e pela PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

2.5. DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

(54) Em 23 de fevereiro de 2011, a Comissão deu início ao procedimento formal de investigação. Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão expressou dúvidas relativamente a várias condições das Orientações E&R. Em particular, a Comissão não excluiu o facto de a ČSA ter estado em dificuldade na aceção das Orientações E&R já antes do segundo semestre de 2009, ou seja, antes do início do processo de reestruturação, conforme alegado pelas autoridades checas.

(55) A Comissão expressou igualmente dúvidas sobre a questão de saber se as dificuldades da ČSA eram demasiado graves para serem resolvidas pela ČAH. A Comissão interrogou-se igualmente sobre se seria possível, ao abrigo da legislação checa, que o Aeroporto de Praga contribuísse financeiramente para o processo de reestruturação da ČSA e respetivas filiais. Além disso, as autoridades checas foram convidadas a apresentar as suas observações sobre se as transações comerciais entre a ČSA e o Aeroporto de Praga, a partir da data de concretização da fusão, tinham sido realizadas em condições de mercado que tenham excluído a transferência de um possível auxílio estatal de um beneficiário de um auxílio de emergência ou à reestruturação para outra entidade pertencente à ČAH.

(56) Quanto ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo, a Comissão convidou terceiros a apresentar as suas observações sobre os pressupostos subjacentes relativos aos fatores externos. A Comissão convidou igualmente a República Checa a esclarecer se todas as atividades estruturalmente deficitárias seriam abandonadas após a reestruturação. Além disso, a Comissão interrogou-se sobre se a viabilidade a longo prazo poderia ser alcançada até ao final de 2012, altura que marca o final do período de reestruturação notificado, e sobre se o cenário mais provável previsto (que era igualmente o «cenário mais otimista») era, de facto, o cenário mais realizável em termos realistas. Além do mais, a Comissão manifestou dúvidas de que a ČSA fosse capaz de garantir (a partir dos seus próprios meios financeiros ou de recursos externos) empréstimos comerciais e possíveis garantias comerciais para a aquisição planeada de 7 aeronaves objeto de contrato para os anos 2013 e 2014.

(57) No que se refere às medidas compensatórias, a Comissão manifestou algumas dúvidas quanto ao facto das medidas propostas se limitarem apenas ao encerramento de atividades deficitárias que, em qualquer caso, se imporia para restabelecer a viabilidade. Tais medidas não seriam, por conseguinte, elegíveis como medidas compensatórias genuínas. A Comissão constatou igualmente que apenas as medidas compensatórias realizadas no período de reestruturação poderiam ser aceites. Por conseguinte, a descontinuação dos voos de Toronto e do Aeroporto de Nova Iorque (JFK) seria realizada fora do período de reestruturação proposto, que ia do segundo semestre de 2009 a 2012.

(58) Relativamente ao montante de contribuição própria da ČSA, a Comissão convidou a República Checa a esclarecer a estrutura proposta da ČAH. A Comissão interrogou-se igualmente sobre se a totalidade da contribuição própria proposta poderia ser considerada real (em relação às transações que ainda não tinham sido realizadas aquando da adoção da decisão de início do procedimento).

3. OBSERVAÇÕES DA REPÚBLICA CHECA

(59) Na sua resposta à decisão da Comissão de dar início ao procedimento, a República Checa apresentou observações e esclarecimentos sobre todas as questões suscitadas na decisão da Comissão de dar início ao procedimento, indicando que o PR notificado cumpria todas as condições impostas pelas Orientações E&R. Além disso, a República Checa forneceu igualmente informações atualizadas relativas ao processo de reestruturação, demonstrando que várias medidas de reestruturação já tinham sido executadas, tendo-se já registado progressos significativos.

(60) Quanto ao momento em que a ČSA se deparou com dificuldades, a República Checa declarou que a ČSA viu-se confrontada com dificuldades a partir de agosto de 2009, altura em que a direção da empresa se apercebeu que até o habitual desempenho lucrativo da empresa na época de verão tinha sido afetado de forma negativa. A República Checa forneceu igualmente resultados trimestrais e informações adicionais que demonstraram por que motivo considerava que só em agosto de 2009 a ČSA se tinha deparado com dificuldades.

(61) Quanto à estrutura de holding da ČAH, as autoridades checas esclareceram que o objetivo da ČAH consistia em «dissociar» as empresas e melhorar o acesso das mesmas ao financiamento comercial e prepará-las para a privatização planeada. As relações entre as empresas no seio da holding seriam reguladas por contrato, numa situação de plena concorrência e em conformidade com as disposições aplicáveis do Código Comercial checo e da lei checa relativa ao imposto sobre o rendimento que regula as relações entre as partes associadas.

(62) Quanto à impossibilidade de resolver as dificuldades da ČSA dentro do grupo ČAH, a República Checa esclareceu que todas as empresas no seio da ČAH eram controladas pelo Estado e, por conseguinte, qualquer assistência estaria sujeita às regras em matéria de auxílios estatais. Além disso, qualquer assistência financeira teria igualmente que cumprir os requisitos do Código Comercial checo e da legislação fiscal. Da mesma forma, os problemas que a ČSA teve de enfrentar surgiram antes da criação da estrutura ČAH, pelo que não podem resultar da «distribuição arbitrária de custos no seio do atual grupo ČSA», sendo, portanto, inerentes à ČSA.

(63) Quanto a qualquer possível contribuição para a reestruturação da ČSA por parte do Aeroporto de Praga, a República Checa declarou que o aeroporto não estava a contribuir, de modo algum, para a reestruturação da ČSA, e que a República Checa, enquanto única acionista do Aeroporto de Praga, também não previa qualquer contribuição desta natureza no futuro. As transações entre a ČSA e o Aeroporto de Praga foram realizadas em conformidade com as condições gerais oferecidas pelo Aeroporto de Praga aos seus parceiros comerciais. As rendas e outras contrapartidas pecuniárias basearam-se nas suas tabelas de preços aplicáveis.

(64) Para além do cumprimento dos requisitos estatutários legais, as empresas pertencentes à ČAH disporiam de um grau suficiente de autonomia na medida em que a ČAH, a empresa-mãe, não interferiria com a gestão empresarial das suas filiais. Uma vez que todas as relações entre as empresas pertencentes à ČAH seriam conduzidas numa situação de plena concorrência em conformidade com os requisitos legais, conforme supracitado, a República Checa declarou que qualquer transferência do auxílio à reestruturação concedido à ČSA por qualquer empresa pertencente à ČAH seria impossível.

(65) Quanto às dúvidas sobre o restabelecimento da viabilidade a longo prazo, a República Checa apresentou previsões alteradas sobre o futuro cenário de viabilidade da ČSA, apresentando um cenário de referência alterado. O novo cenário de referência previa um abrandamento da taxa de crescimento na sequência de uma revisão da evolução da procura, bem como estimativas mais conservadoras dos futuros preços do petróleo. No que se refere à descontinuação das atividades não rentáveis, a República Checa confirmou que todas as filiais, com exceção da Czech Airlines Technics, geraram lucros e, como tal, poderiam ser vendidas como empresas plenamente operacionais e viáveis. A Czech Airlines Technics seria também vendida à ČAH ao preço dos seus ativos, conforme avaliados por um perito externo independente. Quanto ao financiamento da aeronave a entregar após o período de reestruturação, a República Checa acreditou que, aquando da execução do PR e da entrada prevista de um investidor privado, a empresa conseguiria garantir um financiamento privado para as aeronaves objeto de contrato.

(66) No que diz respeito às medidas compensatórias, a República Checa declarou que a venda de ativos (inclusivamente das suas filiais), a redução dos LDK e a redução da presença da ČSA no Aeroporto de Praga constituíram uma medida compensatória suficiente, tendo em conta o facto de a ČSA ser uma companhia aérea regional com

uma frota pequena e efetuar voos para um número limitado de destinos. A ČSA foi exposta a uma pressão concorrencial por parte de empresas de grande dimensão e de transportadoras que praticam tarifas mais baixas, pelo que qualquer compensação suplementar poderia prejudicar a capacidade de a ČSA se tornar viável num prazo razoável. A República Checa declarou que os voos de Toronto e do Aeroporto de Nova Iorque (JFK) tinham sido descontinuados em novembro de 2009, dentro do período de reestruturação notificado.

(67) A República Checa forneceu informações sobre um empréstimo privado no valor de [125–140] milhões de CZK concedido pelo Komerční banka, que foi proposto como uma contribuição própria da ČSA. O empréstimo consistiu numa linha de crédito baseada num acordo-quadro. O acordo-quadro, que prevê uma linha de crédito de [480–540] milhões de CZK, já tinha sido celebrado em 31 de março de 2009 e alterado em junho e dezembro de 2009.

(68) Relativamente à contribuição própria da ČSA para a sua reestruturação, a República Checa apresentou documentos comprovativos da venda de ativos já alienados. Além disso, a República Checa confirmou que o auxílio estatal notificado sob a forma de uma garantia não seria necessário, uma vez que a ČSA conseguiu obter um financiamento privado para a aeronave sob a forma de um financiamento por locação financeira concedido por […]. A aeronave foi entregue à ČSA em maio de 2011.

4. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

(69) Durante o procedimento de investigação, a Comissão recebeu apenas uma observação fundamentada de um concorrente ([1]) e uma observação de uma associação civil local ([2]). O concorrente em causa designa-se por Travel Service, a.s. and Icelandair Group hf (adiante designada por «TS»), uma empresa que compete com a ČSA principalmente no mercado dos voos não regulares (charter). A TS defende que o auxílio à ČSA não pode ser considerado compatível, uma vez que não preenche as condições das Orientações E&R.

(70) Relativamente ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo da ČSA, a TS critica o PR, afirmando que lhe falta um modelo de negócio claro ([3]) para a empresa e que vários dos principais pressupostos do cenário mais otimista são demasiado otimistas (preço do combustível, taxas de câmbio, utilização da capacidade). A TS critica igualmente as medidas compensatórias oferecidas, com o fundamento de que constituem o simples abandono de atividades necessário à sobrevivência da empresa. A TS alega igualmente que a venda de ativos invocados como uma contribuição própria foi realizada, e os fundos foram gastos, antes do início de qualquer processo de reestruturação, pelo que não se pode considerar que a referida venda contribui verdadeiramente para os custos de reestruturação.

(71) Além disso, a TS alega que o auxílio estatal recebido pela ČSA possibilitou a expansão do seu negócio e das suas filiais. Alegadamente, a ČSA conseguiu (i) expandir o seu negócio de voos não regulares (charter), apesar de a ČSA se ter preparado para abandonar a atividade em causa, uma vez que, anteriormente, a mesma era deficitária e (ii) renovar a sua frota, o que proporciona à ČSA uma vantagem concorrencial que dificilmente pode ser obtida por qualquer concorrente comparável em tempos de crise financeira.

(72) Com efeito, a TS alega que a ČSA utilizou o auxílio estatal que recebeu para expandir a sua filial HCA, que se dedica à realização de voos não regulares (charter) e que pode efetuar voos a um preço 20 % inferior aos preços normais de mercado ([4]). A TS alega igualmente que, em maio de 2010, a ČSA aumentou o capital social da HCA em 162 milhões de CZK.

(73) As vantagens suplementares alegadamente concedidas à ČSA consistem na possibilidade de explorar a rota Praga-Tel Aviv. A TS defende que esta possibilidade foi, aparentemente, negociada pelas autoridades da República Checa exclusivamente para a ČSA, de forma a contornar a legislação e proporcionar à ČSA uma vantagem sobre os seus concorrentes.

(74) A TS defende igualmente que, mesmo antes da criação da ČAH, verificou-se uma fusão de facto do Aeroporto de Praga com a ČSA, devido à fixação da gestão conjunta das duas empresas. Com efeito, a TS alega que o Administrador Executivo (CEO) da ČSA tem sido remunerado pelo Aeroporto de Praga e que se verifica a existência de subvenções cruzadas de serviços informáticos prestados à ČSA.

(75) Além disso, o Aeroporto de Praga comprou ativos (edifícios e terrenos) à companhia aérea de que, alegadamente, não necessita, tendo voltado a alugá-los à companhia aérea em causa. Tal relação privilegiada entre o Aeroporto de Praga e a ČSA resultou num tratamento preferencial, como a discriminação de preços relativamente aos serviços aeroportuários e o acesso a informações comercialmente sensíveis. Além disso, a TS defende que a criação da ČAH tem um impacto negativo na concorrência devido à integração vertical entre o aeroporto e a transportadora principal. De acordo com a TS, a principal razão para a criação da ČAH consiste em permitir a concessão de auxílios estatais à ČSA através da aquisição das suas filiais por parte da ČAH.

([1]) A observação foi complementada por dois argumentos adicionais e uma denúncia.

([2]) A associação civil «Pro Hanspaulku» alega que o auxílio concedido à Czech Airlines permite manter artificialmente a companhia aérea enquanto cliente do Aeroporto de Praga, que está a planear a construção de uma nova pista. A associação civil está principalmente preocupada com o impacto ambiental e social do referido projeto.

([3]) Em particular, a TS defende que a ČSA toma decisões comerciais erradas, tais como a abertura de rotas deficitárias, como é o caso da nova rota Praga-Abu Dhabi, aberta em setembro de 2011.

([4]) Para avaliação, consultar os considerandos (171)-(174).

5. COMENTÁRIOS DA REPÚBLICA CHECA ÀS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

(76) A República Checa abordou pormenorizadamente todos os argumentos invocados por terceiros nas respetivas observações. Em particular, quanto ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo, a República Checa salientou que tinha atualizado o PR [1] e abordou, deste modo, várias observações nos pressupostos atualizados. Além disso, a República Checa observou que valor do auxílio estatal tinha diminuído significativamente no decurso do procedimento em causa, tendo em conta o projeto abandonado para a aquisição de uma aeronave garantida pelo auxílio estatal.

(77) Quanto à possível utilização das verbas do auxílio estatal no comportamento anticoncorrencial da divisão de atividades de exploração de serviços de transporte não regular (charter) da ČSA, a República Checa afirmou que a sua atividade de exploração de serviços de transporte não regular (charter) já era autónoma e independente da do transporte regular aquando da concessão do auxílio estatal. A ČSA nunca contribuiu monetariamente para o capital social da HCA [2]. O capital social da HCA foi aumentado através de uma contribuição em espécie de uma parte da atividade da ČSA envolvida na exploração de serviços de transporte não regular (charter). A parte da atividade em causa foi avaliada por um perito independente.

(78) Quanto à alegada vantagem recebida pela ČSA para explorar a rota de Tel Aviv, a República Checa explicou que, apesar de a TS ter sido selecionada (nos termos de um concurso público; com o início do plano de voo de inverno para 2011/2012) como a única transportadora aérea com direitos de transporte pelo período de dez anos para a prestação de serviços acordados na rota Praga–Tel Aviv, em conformidade com a legislação aplicável [3], a TS não recebeu nenhuma garantia de que nenhuma outra transportadora seria autorizada a explorar a rota durante o referido período. As autoridades checas afirmaram existir uma política geral do Ministério dos Transportes da República Checa no sentido de não manter as restrições existentes mas, pelo contrário, de expandir as oportunidades para as transportadoras aéreas em termos de acesso ao mercado a fim de liberalizar os mercados dos serviços de transporte aéreo.

(79) Quanto à abertura da rota Praga–Abu Dhabi, a República Checa explicou que a rota em causa não era explorada pela ČSA pelos seus próprios meios, mas sob a forma de voos com partilha de códigos [4] efetuados em cooperação com a Etihad Airways. A rota centrava-se na transferência de passageiros que poderiam utilizar muitos voos de ligação de longa distância diferentes, com partida de Abu Dhabi, efetuados pela Etihad Airways. A referida cooperação melhorou assim as opções de venda da ČSA e contribuiu para a restauração da sua viabilidade a longo prazo, a custos adicionais muito reduzidos.

(80) A venda e a relocação do edifício de escritórios da APC constituiu, de acordo com a República Checa, uma prática usual no mercado que permitiu ao vendedor obter liquidez, enquanto o comprador obteve uma fonte estável de rendimentos locativos futuros. Além disso, o terreno vendido revestia-se de uma importância estratégica, tendo em conta a construção de uma nova pista no Aeroporto de Praga. Por este motivo, o Aeroporto de Praga estava interessado em adquirir a propriedade. Da mesma forma, de acordo com a Lei relativa à Titularidade do Aeroporto de Praga (-Ruzyně) [5], o Aeroporto de Praga, incluindo quaisquer terrenos adjacentes ou a ele associados, só poderia ser detido pela República Checa ou por uma entidade jurídica domiciliada na República Checa e integralmente detida pelo Estado. Este requisito limitou o número de compradores adequados exclusivamente a empresas estatais. O operador do Aeroporto de Praga era uma entidade desta natureza e tinha, além disso, um interesse estratégico na aquisição dos terrenos.

(81) A República Checa declarou repetidamente que as relações comerciais entre a ČSA e o Aeroporto de Praga estavam, e sempre tinham estado, em conformidade com a legislação nacional e com a legislação da União (consultar os considerandos 61-64). Quanto à ČAH, a República Checa explicou que, nos termos da Decisão Governamental n.º 848, de 24 de novembro de 2010, a ČAH não representou a integração vertical permanente da infraestrutura e das transportadoras aéreas, mas apenas uma fusão (entre a ČSA e o Aeroporto de Praga) de duração limitada e com funções limitadas, cujo objetivo era o de vender a ČSA e as respetivas filiais nas melhores condições possíveis.

(82) Por último, relativamente às observações apresentadas pela associação civil Pro Hanspaulku, a República Checa comentou que a associação civil não tinha provado a existência de um interesse legítimo, nem podia tal interesse ser deduzido dos fundamentos da oposição apresentados relativos à conclusão de uma nova pista no Aeroporto de Praga, alegadamente para ser principalmente utilizada pela ČSA após a reestruturação. Em resposta a esta alegação, a República Checa declarou que, em conformidade com o PR, a presença da ČSA no Aeroporto de Praga seria efetivamente reduzida, pelo que as observações apresentadas pela associação civil não tinham fundamento.

[1] Na sequência do início do procedimento formal de investigação, a República Checa apresentou à Comissão duas versões atualizadas do PR (datadas de 15 de setembro de 2011 e de 3 de janeiro de 2012).

[2] Antes do processo de reestruturação, a HCA prestava apenas serviços de agências de viagens que a ČSA planeava abandonar na sua primeira versão do PR. No entanto, na versão revista do PR, a agência de viagens da HCA foi mantida e a divisão de atividades de exploração de serviços de transporte não regular (charter) foi incluída no mesmo.

[3] Lei n.º 49/1997 relativa à Aviação Civil, que altera a lei n.º 455/1991 relativa ao Licenciamento das Atividades Comerciais (Lei relativa ao Licenciamento das Atividades), conforme alterada, e Tratado entre o Governo da República Federal Checa e Eslovaca e o Governo do Estado de Israel relativo aos transportes aéreos, assinado em Jerusalém em 24 de abril de 1991.

[4] A partilha de códigos é uma forma de cooperação comum entre transportadoras aéreas que permite que um voo efetuado por uma transportadora específica seja operado por outras transportadoras a fim de melhorar as suas opções de venda. Esta forma de cooperação permite que as trasportadoras expandam as suas redes em termos de destinos, podendo oferecer uma gama mais vasta neste aspeto.

[5] Lei n.º 69/2010 relativa à titularidade do Aeroporto de Praga (Ruzyně).

6. **APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO**

6.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL

(83) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, todos os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

(84) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem concedida direta ou indiretamente, financiada com recursos estatais, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos ([1]).

(85) Neste contexto, a injeção de capital notificada sob a forma de capitalização (conversão da dívida em capital) do empréstimo concedido pela Osinek tem de ser considerada como um auxílio estatal. A injeção de capital implica a utilização de recursos estatais e constitui uma vantagem seletiva para a ČSA, uma vez que melhora a sua situação financeira.

(86) Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, os auxílios concedidos a uma empresa são suscetíveis de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, quando essa empresa opera num mercado sujeito ao comércio intracomunitário ([2]). O simples facto de reforçar a competitividade de uma empresa em relação às empresas concorrentes, ao obter uma vantagem económica de que não teria beneficiado de outra forma no normal exercício da sua atividade, revela a existência de um risco de distorção da concorrência ([3]). Por conseguinte, quando um Estado-Membro concede um auxílio a uma empresa, a produção interna pode ser mantida ou aumentada, daí resultando que as hipóteses das empresas estabelecidas noutros Estados-Membros penetrarem no mercado deste Estado-Membro são diminuídas ([4]).

(87) A medida em questão afeta as trocas comerciais entre os Estados-Membros e a concorrência, uma vez que a ČSA compete com outras companhias aéreas da União Europeia, particularmente desde a entrada em vigor da terceira fase da liberalização dos transportes aéreos («terceiro pacote») em 1 de janeiro de 1993. A medida em causa permite à ČSA continuar a funcionar, para que não tenha de fazer face às consequências decorrentes dos seus maus resultados financeiros e, por conseguinte, falseia a concorrência.

(88) Consequentemente, a injeção de capital notificada sob a forma de conversão da dívida em capital constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Esta conclusão não é contestada pelas autoridades checas.

6.2. LEGALIDADE DO AUXÍLIO

(89) O artigo 108.º, n.º 3, do TFUE prevê que um Estado-Membro não deve pôr em execução uma medida de auxílio antes de a Comissão ter adotado uma decisão a autorizá-la. A Comissão observa que as autoridades checas executaram o auxílio, isto é, a capitalização (conversão da dívida em capital) do empréstimo concedido pela Osinek, a partir de 30 de junho de 2010. A Comissão lamenta, pois, que a República Checa não tenha cumprido a obrigação de *status quo*, tendo, por conseguinte, violado a sua obrigação nos termos do artigo 108.º, n.º 3 do TFUE.

6.3. COMPATIBILIDADE AO AUXÍLIO COM O MERCADO INTERNO, NA ACEÇÃO DAS ORIENTAÇÕES E&R

(90) O artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE estipula que o auxílio estatal é autorizado quando se destina a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas e quando não altera as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum.

(91) A Comissão considera que a presente medida constitui um auxílio à reestruturação que tem de ser apreciado à luz dos critérios nos termos das Orientações E&R, a fim de determinar se é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, do TFUE.

6.3.1. **Eligibilidade**

(92) No que diz respeito à elegibilidade, o ponto 33 das Orientações E&R dispõe que a empresa deve poder ser considerada como uma empresa em dificuldade para efeitos dos pontos 9 a 13 das referidas Orientações.

Empresa em dificuldade

(93) Em conformidade com o disposto no ponto 9 das Orientações E&R, a Comissão considera que uma empresa se encontra em dificuldade quando é incapaz, com os seus próprios recursos financeiros ou com os recursos que os seus proprietários/acionistas e credores estão dispostos a conceder-lhe, de suportar prejuízos que a condenam, na ausência de uma intervenção externa dos poderes públicos, ao desaparecimento quase certo a curto ou médio prazo.

(94) A seguir, o ponto 10, alínea a), das Orientações E&R esclarece que uma sociedade de responsabilidade limitada é considerada em dificuldade quando mais de metade do seu capital subscrito tiver desaparecido e mais de um quarto desse capital tiver sido perdido durante os últimos 12 meses.

([1]) Ver Acórdão do Tribunal de 16 de maio de 2002, Processo C-482/99 *França* contra *Comissão* («*Stardust Marine*») Colet. 2002, I-4397.

([2]) Ver, em especial, o acórdão do Tribunal de Justiça de 13 de julho de 1988 no Processo 102/87, *República Francesa* contra *Comissão das Comunidades Europeias* Colet. 1988, 4067.

([3]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de setembro de 1980 no Processo 730/79, *Philip Morris Holland BV* contra *Comissão das Comunidades Europeias*, Colet. 1980, 2671.

([4]) Ver, em especial, o acórdão do Tribunal de Justiça de 15 de dezembro de 2005 no Processo C-66/02 *Itália* contra *Comissão*, Colet. 2005, I-10968, n.º 117 e de 15 de junho de 2006, Processos Apensos C-393/04 e C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, Colet. 2006, I-5332, n.º 35.

(95) As autoridades checas alegam que a ČSA, uma sociedade anónima constituída nos termos do direito checo, e, por conseguinte, uma sociedade de responsabilidade limitada nos termos do ponto 10, alínea a), das Orientações E&R, se deparou com graves dificuldades a partir de agosto de 2009, quando a crise financeira afetou gravemente – mesmo na época alta – o plano de voo de verão. Nessa altura, o fluxo de tesouraria de exploração caiu para [-2,4–-2,1] mil milhões de CZK, o que teve uma forte repercussão nos ativos da empresa.

(96) Com efeito, em agosto de 2009, a empresa preenchia as condições estipuladas no ponto 10, alínea a), das Orientações E&R. O capital subscrito total da ČSA ascendia a 2 735 milhões de CZK. De acordo com as normas contabilísticas checas, em agosto de 2009 os capitais próprios da ČSA eram negativos (no final de julho de 2009 ascendiam a [– 1 000–(– 900)] milhões de CZK), e mais de um quarto desse capital tinha sido perdido durante os últimos 12 meses, uma vez que os capitais próprios ascendiam, em julho de 2008, a [900–1 000] milhões de CZK. Por conseguinte, a partir de agosto de 2009, a ČSA deu início ao seu processo de reestruturação. Por este motivo, a empresa era, efetivamente, uma empresa em dificuldade na aceção das Orientações E&R aquando da concessão do auxílio à reestruturação, em junho de 2010.

Empresa recentemente criada

(97) O ponto 12 das Orientações E&R dispõe que uma empresa recentemente criada não pode beneficiar de auxílios de emergência ou à reestruturação, mesmo que a sua posição financeira inicial seja precária. Uma empresa é, em princípio, considerada como recentemente criada durante os primeiros três anos a contar do início do seu funcionamento no setor de atividade relevante.

(98) A ČSA foi constituída em 1923, pelo que não pode ser considerada uma empresa recentemente criada.

Grupo de empresas

(99) O ponto 13 das Orientações E&R dispõe que uma empresa que é propriedade ou está em vias de ser adquirida por um grupo de empresas não pode, em princípio, beneficiar de auxílios de emergência ou à reestruturação, salvo se puder demonstrar que as dificuldades da empresa lhe são específicas e não resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo e que essas dificuldades são demasiado graves para serem resolvidas pelo próprio grupo. No caso de uma empresa em dificuldade criar uma filial, esta, juntamente com a empresa em dificuldade que a controla, será considerada como um grupo e poderá beneficiar de auxílios nos termos do ponto 13 das Orientações E&R.

(100) Aquando da concessão do auxílio à reestruturação em 2010, a ČSA formava um grupo com várias empresas ativas em domínios relacionados com o transporte aéreo ([1]). As contas do grupo mostram que a companhia aérea, apesar de fazer parte de um grupo de empresas mais vasto, é, com efeito, responsável pela parte preponderante do volume de negócios (94 %) e, por conseguinte, não há possibilidade de qualquer outra parte do grupo financiar a reestruturação da companhia aérea. Além disso, as contas demonstram que os prejuízos da companhia aérea lhe são específicos, pelo que não são imputáveis a qualquer parte do grupo.

(101) A Comissão considera, assim, que as dificuldades da ČSA não resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo, mas que se devem principalmente ao baixo nível de receitas provenientes da sua atividade principal. As dificuldades são demasiado graves para serem resolvidas pelo próprio grupo, especialmente porque a contribuição positiva por parte de filiais rentáveis é demasiado pequena para compensar os prejuízos registados na atividade principal da ČSA.

(102) A Comissão observa que a criação da ČAH (final de 2011/início de 2012) que, em princípio, constitui um grupo de empresas nos termos do ponto 13 das Orientações E&R, foi realizada após a concessão do auxílio à reestruturação, pelo que pode ser considerada como parte da reestruturação que não tem repercussões na elegibilidade para beneficiar de auxílios à reestruturação. Além disso, as Comissão verifica que todas as relações comerciais entre as empresas membros da ČAH serão conduzidas numa situação de plena concorrência, em conformidade com as disposições relevantes da legislação checa ([2]), pelo que não é possível nenhuma contribuição para o processo de reestruturação da ČSA por parte de outros membros do grupo.

6.3.2. **Restabelecimento da viabilidade a longo prazo**

(103) Em primeiro lugar, de acordo com o ponto 35 das Orientações E&R, o plano de reestruturação, cuja duração deve ser o mais reduzida possível, deve permitir restabelecer, num período razoável, a viabilidade a longo prazo da empresa, com base em hipóteses realistas no que diz respeito às condições futuras de exploração.

(104) Nos termos do ponto 36 das Orientações E&R, o plano de reestruturação deve descrever as circunstâncias que deram origem às dificuldades da empresa e ter em conta a situação atual e as perspetivas de mercado futuras com cenários que traduzam hipóteses otimistas, pessimistas e de referência.

(105) O plano de reestruturação deve propor uma transformação da empresa de forma a que esta última possa cobrir, após a realização da reestruturação, todos os seus custos, incluindo as amortizações e os encargos financeiros. A rendibilidade prevista dos capitais próprios da empresa reestruturada deverá ser suficientemente elevada para lhe permitir defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades (ponto 37 das Orientações E&R).

([1]) As empresas eram as seguintes: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 %), ČSA Services, s.r.o. (100 %), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 %), Slovak Air Service, s.r.o. (100 %), Czech Airlines Handling, s.r.o. e Czech Airlines Technics, a.s. (100 %).

([2]) Artigos 66.º-A e 196.º-A da Lei n.º 513/1991 (Código Comercial) e secção 23, n.º 7, da Lei n.º 586/1992 (Lei relativa ao imposto sobre o rendimento).

(106) A Comissão observa que o PR, conforme sintetizado na secção 2.3 acima, descreve as circunstâncias que deram origem às dificuldades da empresa. O PR em causa tem em conta a situação atual e as perspetivas futuras do principal mercado da ČSA, nomeadamente os serviços regulares de transporte aéreo de passageiros, e apresenta cenários baseados em hipóteses otimistas, pessimistas e de referência, bem como os pontos fortes e fracos da ČSA. A Comissão verifica, assim, que o PR aborda todos os aspetos formais exigidos no ponto 36 das Orientações E&R.

(107) O atual PR pressupõe que o restabelecimento da viabilidade a longo prazo será realizado até junho de 2014. O período de reestruturação revisto, de cinco anos, é relativamente longo. No entanto, de acordo com o cenário de referência, a ČSA irá gerar lucros já em 2013. Além disso, a maioria das medidas de reestruturação já foi implementada, incluindo a redução do número de funcionários da empresa e a produção da contribuição própria. As autoridades checas demonstraram que a estratégia apresentada no PR está estabelecida ao longo de cinco anos após uma apreciação cuidadosa do mais curto prazo possível necessário para restabelecer a viabilidade a longo prazo da ČSA, tendo em consideração possíveis condições futuras de exploração. Além disso, a Comissão observa que, principalmente no setor dos transportes aéreos na atual conjuntura económica, é necessário estabilizar o desempenho operacional e dos serviços a fim de garantir a viabilidade a *longo prazo* enquanto base sólida para um crescimento futuro e não apenas para uma transformação a curto prazo. Este processo exige, pela sua própria natureza, vários anos. A Comissão nota igualmente que, em casos anteriores, aceitou-se um período de reestruturação igual ou superior a cinco anos [1]. Por conseguinte, em suma, a Comissão considera aceitável o período de reestruturação de cinco anos.

(108) A fim de permitir a transformação da ČSA, o PR prevê reduções significativas dos custos (especialmente através da redução da capacidade e dos funcionários e da redução da frota da empresa e da rede explorada), bem como várias iniciativas de geração de receita.

(109) A Comissão observa que a ČSA reduziu significativamente o número de pilotos e tripulantes de cabina – já foram eliminados mais de 1 000 postos de trabalho. Prevê-se que as iniciativas de redução dos custos gerem um encaixe líquido de [390–425] milhões de CZK até ao final de 2012. As despesas de venda por passageiro já foram reduzidas em [15,5-17] % em 2010.

(110) A Comissão nota igualmente que se prevê que a redução da frota (em 30 %) e da rede (em [18–20] %) origine um aumento de [3,9–4,3] % das receitas por LDK. Consequentemente, o coeficiente de ocupação deve melhorar e atingir os [66–73] % no cenário de referência. A renovação da frota, bem como a substituição de Boeings por Airbuses, irá traduzir-se numa redução dos custos de funcionamento e de manutenção, o que resultará numa gestão empresarial mais eficiente da frota. Prevê-se que a redução da rede e da frota gere um encaixe líquido de [195–215] milhões de CZK até ao final de 2012.

(111) A Comissão nota igualmente que a ČSA introduziu um novo sistema de gestão de receitas com o objetivo de aumentar as receitas por LDK em [3–3,5] % em 2011. Associada às receitas decorrentes da venda de produtos próprios conexos, bem como de produtos de terceiros, prevê-se que a gestão de receitas contribua para a geração de resultados no valor de [500–560] milhões de CZK até ao final de 2012.

(112) A Comissão, com base no seu conhecimento do setor noutros processos de reestruturação de empresas do setor aéreo, considera que estas iniciativas são capazes de permitir à ČSA reduzir os seus custos e gerar receitas adicionais a fim de restabelecer a sua viabilidade a longo prazo até junho de 2014.

(113) Os resultados previstos baseiam-se em hipóteses realistas, principalmente nas taxas de crescimento, na inflação, nos preços dos combustíveis e nas taxas de câmbio entre o dólar americano (USD) e as coroas checas (CZK). Nas suas observações sobre a decisão de início do procedimento, a República Checa dissipou as dúvidas da Comissão quanto aos pressupostos subjacentes, fornecendo esclarecimentos suplementares, sobretudo:

— Para além de prolongar o período de reestruturação inicial, a República Checa reviu as suas previsões para a evolução do restabelecimento da viabilidade, baseando-se num cenário de referência revisto em vez de no cenário mais otimista, que era o plano inicial. A ČSA visa agora alcançar uma RCA de [1,7-1,85] % até 2014, em vez da RCA de [3–3,5] % prevista na versão inicial do PR.

— A ČSA adiou a entrega de 7 aeronaves de 2013 e 2014 para 2014 a 2016. A ČSA confirma que irá financiar a aquisição de todas estas aeronaves através de um financiamento comercial, sem qualquer intervenção do Estado.

— A República Checa confirmou que a ČSA está a abandonar todas as atividades deficitárias.

(114) A Comissão considera positivo o facto de, na sequência da decisão de início do procedimento, os pressupostos subjacentes para os fatores internos e externos terem sido revistos, tais como a antecipação de um abrandamento da taxa de crescimento da procura entre 2010 e 2013 e o aumento dos custos de combustível. A revisão e

[1] Ver decisões da Comissão nos Processos *Austrian Airlines* (C 6/09), JO L 59 de 9.3.2010, p. 1, considerando 296 (período de reestruturação de seis anos), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, considerando 217 (período de reestruturação de cinco anos) e *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, considerando 93 (período de reestruturação de cinco anos).

a adaptação de vários pressupostos principais deu origem a uma revisão das projeções financeiras, traduzindo-se numa redução dos lucros previstos para 2013 de [123–135] milhões de CZK para [68–75] milhões de CZK. Os pressupostos adaptados fornecem agora um quadro mais realista e sólido da futura evolução da ČSA.

(115) Além disso, a ČSA apresentou uma análise de cenários que incluía, além dos pressupostos mais realistas supracitados (cenário de referência), um cenário mais otimista e um cenário mais pessimista com pressupostos alterados no que diz respeito a vários vetores fundamentais.

(116) No cenário de referência, as previsões da ČSA revelavam uma margem de exploração positiva a partir de 2013. Mesmo no cenário mais pessimista, a ČSA recuperaria a sua rendibilidade até 2014.

(117) No entanto, até 2015, a RCA da empresa deve retornar apenas a níveis moderados (cerca de [1,9-2–2] %). Tais retornos são bastante reduzidos, mas parecem ser realistas atendendo ao facto de o grupo de pares da ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) ter alcançado uma RCA entre [– 1,2 – – 1] % e [5,4–6,3] % entre 2003 e 2009. Neste grupo, as únicas empresas que conseguiram alcançar uma RCA positiva foram a Lufthansa ([5,3–6] %), a British Airways ([4,9–5,7] %) e a AF-KLM ([2–2,3] %). Por outro lado, as transportadoras que praticam tarifas mais baixas conseguiram alcançar uma RCA de [5,5 – 6,5]–[15,5–17] % entre 2004 e 2007 [1].

(118) A RCA prevista da ČSA irá, assim, ficar abaixo da das transportadoras mais eficientes que praticam tarifas mais baixas ou da das principais transportadoras de grande dimensão supracitadas que beneficiam de economias de escala. A ČSA, com a sua frota reestruturada (2023 aeronaves), continua a ser um pequeno operador regional cuja evolução a longo prazo pode ser mais facilmente garantida com a entrada de um investidor privado.

(119) Tendo em conta o facto de a República Checa, enquanto proprietária da empresa, estar perfeitamente ciente da situação e ser a favor da privatização em tempo útil, este modesto restabelecimento da viabilidade parece ser aceitável. Além disso, o facto de a ČSA ter conseguido obter um financiamento por locação financeira por parte do setor privado para a nova aeronave, em vez de um crédito bancário garantido pelo Estado, conforme inicialmente previsto, é sinal de que os mercados acreditam na praticabilidade do restabelecimento da viabilidade da empresa.

(120) Além do mais, a Comissão considera positivo o facto de a ČSA ter feito, até à data, progressos significativos no seu processo de reestruturação e de a execução das iniciativas previstas já ter tido um impacto positivo na ČSA em 2011: enquanto [15,5–17] % dos voos foram descontinuados numa base anual, a queda anual nas receitas de tráfego foi de apenas [8–9] %. No primeiro trimestre de 2012 registou-se um crescimento de [7,9–8,4] % no volume de passageiros ponto-a-ponto, o que, por sua vez, teve um impacto positivo nas receitas por lugares disponíveis-quilómetro (RLDK), que registaram um aumento de [12,5–14] %. Em 2011, a ČSA conseguiu ainda reduzir as suas despesas de restauração (catering) em [115–130] milhões de CZK, e o custo unitário por passageiro em [14,5–16] %. Devido à implementação de medidas de redução dos custos, os custos associados à utilização do Sistema de Distribuição Global diminuíram [68–75] milhões de CZK em 2010 e [89–96] milhões de CZK em 2011, numa base anual.

(121) A ČSA já procedeu à redução dos funcionários que estava prevista e à venda de ativos, bem como à separação dos seus serviços acessórios e distribuição dos mesmos pelas filiais que foram, entretanto, vendidas à ČAH.

(122) Tendo em conta as medidas significativas de reestruturação adotadas e o progresso já alcançado até à data, a Comissão considera que o PR revisto permitirá à ČSA restabelecer a sua viabilidade a longo prazo num período razoável.

6.3.3. **Prevenção de distorções indevidas da concorrência (medidas compensatórias)**

(123) Em segundo lugar, de acordo com o disposto no ponto 38 das Orientações E&R, devem ser tomadas medidas compensatórias a fim de garantir que os efeitos negativos sobre as trocas comerciais são, tanto quanto possível, minimizados. Estas medidas podem incluir a alienação de ativos, a redução da capacidade ou da presença no mercado e a redução de barreiras à entrada nos mercados em causa (ponto 39 das Orientações E&R).

(124) A este respeito, o encerramento de atividades deficitárias que seria, de qualquer forma, necessário para restabelecer a viabilidade não será considerado uma medida de redução da capacidade ou da presença no mercado para efeitos da apreciação das medidas compensatórias (ponto 40 das Orientações E&R).

(125) A ČSA propõe a adoção das seguintes medidas compensatórias:

— redução da capacidade;

— restituição de faixas horárias de aterragem em aeroportos europeus coordenados, incluindo a venda de faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow);

— venda de ativos.

(126) Na decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas relativamente a determinadas medidas compensatórias oferecidas pela ČSA, na medida em que as medidas em causa pareciam ser simples medidas de viabilidade. A República Checa esclareceu este ponto e apresentou uma justificação demonstrando a relevância das medidas supracitadas.

[1] Estudo de mercado elaborado pelo Boston Consulting Group.

Redução da capacidade

(127) A ČSA planeou reduzir a sua frota em 50 %, o que, por sua vez, terá um impacto na rede de rotas. Em 2009, a empresa tinha uma capacidade total de [8–9] mil milhões de LDK. No final do processo de reestruturação, a ČSA planeia oferecer [6,2–7] mil milhões de LDK, o que significa que a rede sofrerá uma redução de [2–2,2] mil milhões de LDK (o que representa uma redução de [20–25] %).

(128) A ČSA aceitou igualmente que outras medidas devem ser consideradas simples medidas de viabilidade, como a decisão de cancelar as rotas para Nova Iorque e Toronto. Esta decisão foi tomada pelo Conselho de Administração da ČSA em julho de 2009 (ou seja, antes do início do período de reestruturação). Os voos foram descontinuados a partir de novembro de 2009. No entanto, o facto de a ČSA ter tomado a decisão de descontinuar as rotas antes do início do período de reestruturação indica que esta decisão comercial foi tomada com o objetivo de melhorar a viabilidade da companhia aérea, e não com o objetivo de minimizar quaisquer efeitos de distorção do auxílio estatal nas trocas comerciais.

(129) Na sua versão revista do PR, a ČSA propõe, como medidas compensatórias, a eliminação de seis rotas rentáveis ([1]) e a redução da capacidade em termos de LDK em relação a 10 rotas rentáveis adicionais ([2]). A descontinuação e a redução proposta da capacidade terão como resultado uma redução da capacidade oferecida de [900–1 000] milhões de LDK, o que corresponde a uma redução de [10–11] % ([3]) da capacidade do transporte regular em comparação com 2009. A ČSA confirmou que irá manter a capacidade reduzida oferecida como uma medida compensatória até ao final do período de reestruturação.

(130) Considera-se que as rotas são rentáveis caso tenham registado uma margem de contribuição C1 positiva em 2009. A contribuição C1 tem em conta o voo, o passageiro e os custos de distribuição (ou seja, os custos variáveis) imputáveis a cada rota individual. A referida contribuição é expressa em (receitas da rota-custos variáveis da rota)/receitas da rota. Por conseguinte, todas as rotas com uma contribuição C1 positiva geram receitas suficientes para cobrir não apenas os custos variáveis de uma rota como também para contribuir para os custos fixos da empresa.

(131) Do ponto de vista da Comissão, a margem de contribuição C1 afigura-se um valor adequado, uma vez que tem em conta todos os custos que estão diretamente associados à rota em causa. A Comissão observa que, num processo comparável, foi aceite uma margem semelhante ([4]).

(132) Quanto ao argumento da terceira parte (TS) que alega que a ČSA abriu novas rotas deficitárias, tais como a rota Praga-Abu Dhabi, a Comissão observa que, na sequência do esclarecimento fornecido pelas autoridades checas, esta rota é um voo com partilha de códigos efetuado em cooperação com a Etihad Airways. Em todo o caso, apesar de poderem ter sido abertas novas rotas, a ČSA comprometeu-se a reduzir a sua rede total em [20–25] % (em LDK) e a manter esta rede reduzida até ao final do período de reestruturação. Além disso, a ČSA ofereceu-se para suprimir ou reduzir a sua capacidade em 16 rotas rentáveis a fim de compensar os seus concorrentes.

Restituição de faixas horárias em aeroportos europeus coordenados

(133) A Comissão observa que, como resultado das alterações na rede, várias faixas horárias da ČSA em aeroportos coordenados ([5]) serão restituídas. A restituição de faixas horárias permitirá às outras companhias aéreas concorrentes aumentarem a sua capacidade nesses aeroportos coordenados (independentemente da rota atual que tenha sido suprimida), representando assim uma redução das barreiras à entrada nos mercados em benefício dos concorrentes da ČSA.

Venda de ativos

(134) Além disso, a ČSA alega que a venda dos seus ativos não deficitários, como a venda de faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow) (ver considerando 47) e de 15 aeronaves (ver considerando 48), bem como a venda da sua loja franca (ver considerando 46) e de filiais à ČAH (ver considerando 53), deve igualmente ser considerada uma medida compensatória. No entanto, tendo em consideração o facto das medidas compensatórias deverem dizer respeito, em especial, ao mercado onde a empresa terá uma posição de mercado significativa após a reestruturação, só as medidas relativas ao mercado de transporte aéreo de passageiros são relevantes.

(135) Assim, além da redução de [10–11] % da capacidade em rotas rentáveis e da restituição de faixas horárias em aeroportos coordenados, apenas a venda de faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow) e de 15 aeronaves pode ser tida em conta enquanto medida compensatória, ao contrário do que se verifica com a venda da loja franca e de filiais da ČSA à ČAH, uma vez que não afetam a posição da ČSA no seu mercado principal.

Adequação das medidas compensatórias propostas

(136) Aquando da apreciação da adequação das medidas compensatórias, a Comissão terá em conta a estrutura do mercado e as condições de concorrência, por forma a garantir que nenhuma das medidas em questão provoca a deterioração da estrutura do mercado (ponto 39 das Orientações E&R).

([1]) […].
([2]) […].
([3]) Redução líquida sem a supressão de rotas deficitárias que são necessárias para o restabelecimento da viabilidade, considerando igualmente o aumento previsto da capacidade entre o Exercício de 2010 e o Exercício de 2013.
([4]) Ver decisão da Comissão no processo *Air Malta* (Auxílio Estatal 33015), C(2012) 4198 final, considerando 111.
([5]) A maior parte destas faixas horárias está localizada em aeroportos coordenados (aeroportos em que as faixas horárias são atribuídas por um coordenador nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1)).

(137) As medidas compensatórias devem ser proporcionais aos efeitos de distorção causados pelo auxílio e, em especial, à dimensão e ao peso relativo da empresa no seu ou seus mercados. O grau de redução deve ser fixado numa base casuística (ponto 40 das Orientações E&R).

(138) A Comissão observa que, apesar de a ČSA manter ainda uma posição de liderança no mercado de aviação checo, a quota da ČSA na capacidade produtiva e na produção da indústria europeia do transporte aéreo (em termos de passageiros) é de apenas 1-2 %. Para uma transportadora de pequena dimensão como a ČSA, uma redução maior da sua frota pode ter um efeito negativo na sua viabilidade, não oferecendo quaisquer oportunidades de mercado significativas aos concorrentes.

(139) Quanto à parte mais importante da contribuição própria, a redução da capacidade, a Comissão considera que uma redução de [10–11] % é suficiente, nomeadamente quando comparada com outros processos de reestruturação de empresas do setor aéreo ([1]).

(140) Neste contexto, a Comissão considera que as medidas compensatórias supracitadas são suficientes, nos termos das Orientações E&R, a fim de garantir que os efeitos negativos sobre as trocas comerciais são, tanto quanto possível, minimizados.

6.3.4. **Auxílios limitados ao mínimo necessário (contribuição própria)**

(141) Em terceiro lugar, nos termos do ponto 43 das Orientações E&R, a fim de limitar o montante do auxílio aos custos mínimos estritamente necessários para permitir a reestruturação, é necessária uma contribuição significativa para o plano de reestruturação proveniente dos recursos próprios do beneficiário. Tal contribuição pode incluir a venda de ativos que não sejam indispensáveis para a sobrevivência da empresa, ou um financiamento externo obtido em condições de mercado.

(142) Para as empresas de grande dimensão, a Comissão considera habitualmente adequada uma contribuição de, no mínimo, 50 % dos custos de reestruturação. No entanto, em circunstâncias excecionais e nos casos de especial dificuldade, a Comissão pode aceitar uma contribuição menos elevada (ponto 44 das Orientações E&R).

(143) A contribuição própria deve ser real, isto é, efetiva, com exclusão de todos os potenciais benefícios previstos, nomeadamente a nível de tesouraria (ponto 43 das Orientações E&R). Inerentemente, a contribuição própria não deve incluir qualquer auxílio estatal adicional.

([1]) No processo Air Malta (decisão da Comissão - Auxílio Estatal 33015, C(2012) 4198 final), a redução da capacidade de rotas rentáveis foi de 5 %. Em decisões já tomadas anteriormente em matéria de reestruturação, as medidas compensatórias aceites referiam-se a uma redução global da capacidade - Austrian Airlines: 15 % (decisão da Comissão C 6/2009, JO L 59 de 9.3.2010, p. 1, considerando 323) LTU: 28 % (decisão da Comissão N 428/2002, JO C 148 de 25.6.2003) ou a uma redução da quota de mercado – Cyprus Airways: 3 % (decisão da Comissão C 10/2006, JO L 49 de 22.2.2008, p. 25, considerando 129).

(144) Tendo em conta os custos totais de reestruturação, no valor de [8 900–10 500] milhões de CZK, a contribuição própria proposta da ČSA é constituída

— por um empréstimo de um banco privado concedido pelo Komerční banka ([125–140] milhões de CZK) e

— pela venda de ativos (terrenos, propriedades, aeronaves e filiais) ([2]).

(145) A contribuição própria da ČSA proposta pelas autoridades checas representaria [70–80] % dos custos totais de reestruturação. Além disso, a Comissão observa que a ČSA conseguiu celebrar um contrato de locação privado relativamente a uma aeronave ([25–30] milhões de USD) que pode igualmente ser considerado como uma contribuição própria.

Locação de aeronaves

(146) Em maio de 2011, a ČSA conseguiu celebrar um contrato de locação financiado com capitais privados para aquisição de uma aeronave Airbus A319 e dois motores. A locação é efetuada em condições de mercado por […]. O contrato de locação corresponde a um empréstimo no valor de [25–30] milhões de USD (aproximadamente [520–600] milhões de CZK, ou [5,3–5,9] % dos custos de reestruturação).

(147) A empresa de locação fornecerá a aeronave que será entregue à ČSA para ser utilizada em regime de locação financeira por um período de 10 anos; aquando do pagamento de todas as prestações na totalidade, a ČSA tornar-se-á proprietária da aeronave. Além da entrada de [29–33] % do preço da aeronave, a ČSA efetuará pagamentos trimestrais ao locador a título do contrato de locação, pagamentos esses que são calculados a partir do preço da aeronave acrescido do equivalente aos juros do empréstimo concedido pelo banco à empresa de locação (taxa do mercado monetário interbancário de Londres a 3 meses (LIBOR) acrescida da margem). O pagamento dos referidos pagamentos a título do contrato de locação (ou antes o reembolso do empréstimo concedido por […] à empresa de locação), será garantido, sobretudo, por um penhor sobre a aeronave a favor do banco, que se manterá durante o período de locação.

(148) A Comissão observa que o contrato de locação demonstra que a ČSA já estava em condições de obter financiamento externo em condições de mercado sem qualquer apoio por parte das autoridades checas. Tal financiamento demonstra que o mercado acredita na exequibilidade do restabelecimento da viabilidade previsto. A Comissão considera, portanto, a locação de [520–600] milhões de CZK como parte da contribuição própria.

([2]) Para obter informações pormenorizadas, cf. quadro 5.

Empréstimo de um banco privado concedido pelo Komerční banka

(149) O empréstimo proposto concedido pelo Komerční banka consistiu numa linha de crédito baseada num acordo-quadro. A Comissão observa que o acordo-quadro, que estabelece uma linha de crédito no valor de [480–540] milhões de CZK, já tinha sido celebrado em 31 de março de 2009 e que, devido à degradação da situação financeira da ČSA, a linha de crédito foi reduzida em subsequentes alterações ao acordo-quadro. A última alteração ao acordo-quadro, datada de dezembro de 2009, estabelece uma linha de crédito de apenas [200–220] milhões de CZK até 30 de junho de 2010. A Comissão compreende que a contribuição própria proposta, no valor de [125–140] milhões de CZK, é a última projeção da referida linha de crédito.

(150) A contribuição própria deve demonstrar que o mercado acredita na exequibilidade do restabelecimento da viabilidade previsto. Uma vez que o contrato de empréstimo relevante foi celebrado muito antes do início do período de reestruturação, e atendendo ao facto de o Komerční banka ter reduzido, sucessivamente, a linha de crédito, a Comissão não aceita este empréstimo privado como uma contribuição própria nos termos do ponto 43 das Orientações E&R.

Venda de ativos

(151) A venda de ativos pode ser dividida em três grupos – (i) vendas a operadores privados no mercado, (ii) venda de bens imóveis ao Aeroporto de Praga e (iii) venda de filiais ao Estado checo (ČAH).

(i) Vendas a operadores privados no mercado

(152) Uma parte das vendas em causa foi efetuada com base num concurso público, transparente e incondicional, como a venda da loja franca e a venda da Slovak Air Services, s.r.o.. Outra parte foi vendida, após negociações individuais, a entidades privadas, como é o caso da aeronave e das faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow), cujas vendas foram efetuadas a várias companhias aéreas e à British Airways, respetivamente. As vendas foram realizadas em julho de 2010, tendo gerado [3–3,5] mil milhões de CZK ([31–35] % dos custos totais de reestruturação).

(153) A Comissão observa que esta parte da contribuição para os custos de reestruturação provém, com efeito, dos recursos próprios da empresa e é real e efetiva, de acordo com o disposto no ponto 43 das Orientações E&R. Assim, a Comissão admite estas receitas como uma contribuição própria.

(ii) Venda ao Aeroporto de Praga

(154) Os terrenos e edifícios situados no perímetro do Aeroporto de Praga (Ruzyně) foram vendidos ao Aeroporto de Praga em 9 de dezembro de 2009, 2 de fevereiro de 2010 e 13 de maio de 2010. A venda destes ativos ascendeu a [1 620–1 850] milhões de CZK ([15–17] % dos custos totais de reestruturação).

(155) A República Checa promulgou uma lei relativa à propriedade do Aeroporto de Praga (Ruzyně), através da qual todos os terrenos e propriedades situados no perímetro do Aeroporto de Praga (Ruzyně) têm de ser detidos por uma empresa pública, atendendo à sua importância estratégica. De acordo com as autoridades checas, a propriedade reveste-se de uma importância estratégica para o Aeroporto de Praga (Ruzyně), tendo em conta a nova pista que aí será construída.

(156) Todos estes ativos foram vendidos a preços estabelecidos em relatórios de avaliação elaborados por peritos independentes da República Checa [1] antes das respetivas transações terem sido efetuadas. A Comissão analisou os relatórios de avaliação apresentados e considerou-os suficientemente sólidos. As avaliações não dão motivos para preocupações, uma vez que não foram detetados erros, foram aplicadas as metodologias aceites e as avaliações baseiam-se em pressupostos credíveis. A Comissão observa igualmente que os relatórios de avaliação foram elaborados antes das respetivas transações terem sido efetuadas e não têm em conta a situação de monopsónio do Estado como único comprador possível. Por conseguinte, a Comissão considera que os resultados dos relatórios de avaliação presentes constituem uma aproximação adequada dos preços de mercado realistas dos ativos.

(157) O relatório de avaliação não teve em conta quaisquer penhores ou outros ónus. Quanto aos penhores, sobretudo a garantia do empréstimo Osinek, as autoridades checas confirmaram que todos os penhores foram libertados antes das vendas serem efetuadas. Em dois dos três contratos de venda, datados de 9 de dezembro de 2009 e 2 de fevereiro de 2010, as partes acordaram que a propriedade será transferida livre de quaisquer ónus. Apenas o terceiro contrato, datado de 13 de maio de 2010, contém uma disposição ao abrigo da qual a propriedade transferida inclui os ónus e as servidões enumerados no registo predial. Os ónus pertinentes são os seguintes:

(a) servidão a favor do Aeroporto de Praga para utilização de transformadores e pontos de distribuição (na parcela de terreno n.º 2587);

(b) servidão a favor da ČSA para utilização dos terrenos para fins operacionais (parcela de terreno n.º 2588/3);

(c) servidão a favor da PREdistribuce, a.s. para manutenção de uma rede de cabo e o direito de aceder à propriedade (parcela de terreno n.º 2586/1).

[1] Estes peritos (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. e PROSCON, s.r.o.) estão inscritos no registo de peritos mantido pelo Ministério da Justiça da República Checa e possuem experiência no domínio da avaliação de ativos.

(158) A Comissão considera que os ónus e as servidões podem, em princípio, reduzir o valor dos bens imobiliários. No entanto, a Comissão observa que a servidão a que se refere o ponto (a) do considerando 156 foi suprimida aquando da transferência da propriedade, uma vez que a referida servidão era a favor do próprio comprador. As autoridades checas confirmaram que a servidão a que se refere o ponto (b) do considerando 156 já não se verificava aquando da transferência da propriedade. A terceira servidão, referida no ponto (c) do considerando 156, continua a existir, mas trata-se de uma das condições exigidas para efetuar a ligação do Aeroporto de Praga à rede de distribuição de eletricidade explorada pela PREdistribuce, a.s.

(159) Tendo em conta o caráter vital da única servidão transferida com a propriedade, a Comissão considera que as servidões supracitadas não têm um impacto no valor dos ativos vendidos.

(160) À luz dos elementos supra, a Comissão admite as receitas provenientes da venda dos terrenos, no valor de [1 620–1 850] milhões de CZK, como uma contribuição própria.

(iii) Venda de filiais à ČAH

(161) Outra parte das vendas ao Estado consiste na venda de filiais da ČSA à ČAH. As filiais em causa foram a HCA ([500–580] milhões de CZK); a Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] milhões de CZK); a ČSA Services, s.r.o. ([25–28] milhões de CZK) e a Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] mil milhões de CZK). O valor total destas vendas ascendeu a [2,35–2,6] mil milhões de CZK ([24--26] % dos custos totais de reestruturação).

(162) Os valores das vendas foram estabelecidos com base nos relatórios de avaliação elaborados pela Deloitte Advisory, s.r.o. e pela PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o., referidas no considerando 53. A Comissão analisou os relatórios de avaliação apresentados e considerou-os suficientemente sólidos. As avaliações não dão motivos para preocupações, uma vez que não foram detetados erros, foram aplicadas as metodologias aceites e as avaliações baseiam-se em pressupostos credíveis. Por conseguinte, a Comissão considera que os resultados dos relatórios de avaliação presentes constituem uma aproximação adequada dos preços de mercado realistas dos ativos. A Comissão observa igualmente que os relatórios de avaliação foram elaborados antes das respetivas transações terem sido efetuadas.

(163) A criação da ČAH foi objeto de observações por parte do concorrente, que afirmou que o objetivo de uma estrutura desta natureza é o de fornecer fundos adicionais à ČSA. No entanto, a Comissão observa que a República Checa declarou que a criação da ČAH era motivada por razões que não a simples transferência de capital para a ČSA. O principal objetivo da ČAH é o de tornar as empresas públicas mais atrativas para potenciais investidores. A estrutura da ČAH facilitará, com efeito, a privatização de filiais individuais da ČSA por diferentes investidores, em separado. Além disso, a criação da ČAH deve garantir tarifas competitivas no que diz respeito aos serviços intragrupo e estimular o caráter lucrativo de todas as filiais, bem como a orientação das mesmas para os clientes externos.

(164) Por último, a criação da ČAH, na sua forma atual, foi aprovada pela autoridade checa da concorrência (com compromissos), e as vendas das filiais foram realizadas com base nos relatórios de avaliação supracitados.

(165) À luz dos elementos supra, a Comissão observa que a contribuição própria total, incluindo as vendas das filiais, ascenderia a [78–85] % dos custos totais de reestruturação. No entanto, não é necessário ter esta medida em conta no caso em apreço, uma vez que, mesmo sem ela, a ČSA forneceu uma contribuição própria suficiente para cobrir os seus custos de reestruturação (constituída pela venda a operadores privados no mercado, pela venda de terrenos e propriedades ao Aeroporto estatal de Praga e pela locação de uma aeronave), o que totaliza [5,2–5,8] mil milhões de CZK ou [55–60] % dos custos de reestruturação ([1]).

(166) Por conseguinte, a Comissão considera que os requisitos estipulados no ponto 43 das Orientações E&R foram cumpridos e que, deste modo, o montante de auxílio é limitado aos custos mínimos estritamente necessários para permitir a reestruturação.

6.3.5. **Princípio do auxílio único**

(167) Por último, o auxílio deve respeitar a condição de ser concedido apenas uma vez («auxílio único»). O ponto 72 das Orientações E&R dispõe que uma empresa que tenha recebido um auxílio de emergência e à reestruturação nos últimos dez anos não pode beneficiar de auxílios de emergência ou à reestruturação.

(168) Na decisão de início do procedimento, a Comissão teve dúvidas quanto aos possíveis elementos de auxílio estatal envolvidos no empréstimo da Osinek. No entanto, na sua decisão final no processo SA.29864 – possível existência

([1]) O elemento de auxílio notificado é de 2 500 milhões. A locação da aeronave ([520–600] milhões de CZK), a venda a operadores privados no mercado ([3–3,5] mil milhões de CZK) e a venda de terrenos e propriedades ao Estado ([1,62–1,85] mil milhões de CZK) totalizam [5,2–5,8] mil milhões de CZK. Assim, mesmo que a venda de filiais à ČAH fosse considerada um auxílio, o elemento de auxílio seria de [4,5–5] mil milhões de CZK (2 500 milhões de CZK acrescidos de [2,35–2,6] mil milhões de CZK). Este elemento de auxílio é inferior ao montante da contribuição própria ([5,2–5,8] mil milhões de CZK), montante esse que cobriria mais de 50 % dos custos totais de reestruturação, no valor de [8,9–10,5] mil milhões de CZK.

de elementos de auxílio estatal no âmbito de um empréstimo concedido pela Osinek, a.s., a Comissão concluiu que o empréstimo da Osinek não constituía um auxílio estatal e que, ainda que fosse considerado como implicando um auxílio estatal, continuaria a ser compatível com o mercado interno nos termos do TF ([1]). Além disso, as autoridades checas confirmaram que a ČSA não tinha beneficiado de qualquer auxílio de emergência ou à reestruturação nos últimos 10 anos. Por conseguinte, a Comissão considera que o princípio do auxílio único foi respeitado.

6.3.6. **Outras questões eventuais em matéria de auxílios estatais**

(169) No decurso do procedimento formal de investigação, foram suscitadas várias questões eventuais adicionais em matéria de auxílios estatais por parte de terceiros, nomeadamente no que diz respeito à venda da HCA, ao financiamento cruzado da remuneração do CEO da ČSA por parte do Aeroporto de Praga e à eventual vantagem concedida à ČSA para exploração da rota Praga-Tel Aviv.

Venda da HCA

(170) Nas suas observações, a TS alega que a ČSA utilizou o auxílio estatal que recebeu para expandir a sua atividade de voos não regulares (charter) (realizada através da sua filial HCA), através da qual realizaria voos a um preço 20 % inferior aos preços normais de mercado.

(171) A Comissão solicitou informações detalhadas sobre a venda e o funcionamento futuro da HCA. A República Checa esclareceu que não foi transferida nenhuma aeronave para a HCA aquando da transferência da atividade de exploração de serviços de transporte não regular (charter), tendo confirmado que todas as locações de aeronaves são efetuadas em condições de mercado, em conformidade com um parecer de um perito sobre preços de transferência ([2]) ou com as taxas de locação estipuladas com base no *Lease Rate Digest* publicado pelo Gabinete Internacional de Aviação (International Bureau of Aviation ([3])), especialista em estimativas referentes às taxas de mercado de locações operacionais para tipos individuais de aeronaves e anos de produção.

(172) Quanto a qualquer transferência eventual de funcionários, as autoridades checas esclareceram que um número reduzido de funcionários administrativos (cerca de 20) foi transferido, em 2010, da ČSA para a HCA no que respeita à contribuição da atividade de exploração de serviços de transporte não regular (charter) da ČSA e em conformidade com as normas estipuladas no Código Comercial checo. A maior parte dos funcionários, incluindo todos os pilotos e a tripulação de cabina, juntou-se à HCA na sequência de um novo processo de seleção. Todos os funcionários anteriormente empregados pela ČSA denunciaram os seus contratos e celebraram novos contratos com a HCA. Não foram transferidos quaisquer direitos de antiguidade com os novos contratos.

(173) Por último, a República Checa confirmou que não se verificou nenhum desvio de uma parte da frota da ČSA para a HCA a fim de ser utilizada para efetuar voos da ČSA. A HCA não se expande desde 2009, estando simplesmente a restabelecer o volume inicial de voos efetuados pela divisão de atividades de exploração de serviços de transporte não regular (charter) da ČSA nos anos 2008 a 2009. A HCA não ficará com a exploração de voos regulares para destinos descontinuados pela ČSA, e efetuará apenas voos não regulares (charter).

(174) À luz das informações fornecidas, a Comissão não considera existirem subvenções cruzadas de atividades entre a ČSA e a HCA, considerando que a vantagem seletiva fornecida à ČSA não foi transferida para a HCA.

Financiamento cruzado da remuneração do CEO

(175) O CEO da ČSA era igualmente CEO do Aeroporto de Praga, tendo recebido remunerações salariais de ambas as empresas em 2010 e 2011. Quanto à denúncia relativa à eventual vantagem concedida à ČSA sob a forma da remuneração salarial do seu CEO, a República Checa explicou que a remuneração salarial do CEO foi estabelecida com base em dois acordos de gestão distintos celebrados entre o CEO e a ČSA e o Aeroporto de Praga, respetivamente. Além disso, a República Checa declarou que o Aeroporto de Praga não estava a pagar qualquer indemnização relativamente ao pagamento da remuneração salarial pelas atividades do CEO na ČSA. Ao abrigo dos dois acordos de gestão, a remuneração salarial era constituída por duas componentes, um salário-base e um bónus em função do seu desempenho. A componente de base no contrato da ČSA foi reduzida para 1 CZK por mês até que a ČSA atinja resultados de exploração positivos. No entanto, o montante dos bónus associados ao desempenho foi estabelecido em doze vezes a componente de base, não reduzida, por ano.

(176) A Comissão verificou o quadro geral da remuneração salarial do CEO, que demonstra que, com efeito, a remuneração salarial e os bónus pagos pela ČSA ao CEO ascenderam a aproximadamente […] do seu rendimento anual, tendo-se verificado que os outros […] provêm do seu emprego no Aeroporto de Praga. Esta diferença é justificada, sobretudo, pelo diferente desempenho das duas empresas no período relevante.

(177) Uma vez que o CEO foi remunerado pelo seu trabalho em ambas as empresas de uma forma que refletiu o desempenho das mesmas, a Comissão considera que não foi concedido nenhum auxílio estatal à ČSA pela forma como o seu CEO foi remunerado pelo seu trabalho.

([1]) Um auxílio estatal concedido nos termos do TF prossegue um objetivo diferente, nomeadamente o de facilitar o acesso de uma empresa ao financiamento externo a fim de sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE, pelo que não constitui um auxílio de emergência e à reestruturação na aceção das Orientações E&R nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c) do TFUE.

([2]) Parecer de um perito datado de 3 de junho de 2011, elaborado para o Grupo ČSA por Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Rota Tel Aviv

(178) Nas suas observações, a TS alega que a República Checa negociou a possibilidade de explorar a rota Praga-Tel Aviv através de mais do que uma transportadora, principalmente para benefício da ČSA. As negociações, que envolveram uma alteração ao Acordo bilateral em matéria de transportes aéreos (adiante designada por «Acordo») celebrado entre a República Checa e o Estado de Israel ([1]), tiveram lugar pouco tempo depois da conclusão de um concurso público para exploração desta rota, que foi ganho pela TS (ver considerando 73).

(179) A Comissão observa que a República Checa tinha o direito legal de encetar negociações com o Estado de Israel para a extensão de direitos de acesso ao mercado de transporte aéreo de ambas as partes até à celebração de um Tratado Euro-Mediterrânico uniforme em matéria de aviação entre, por um lado, a UE e os seus Estados-Membros e, por outro lado, o Estado de Israel.

(180) No decurso do processo de consulta que antecedeu a celebração do Acordo, as autoridades aeronáuticas concordaram, *inter alia*, com uma extensão temporária do acesso ao mercado de transporte aéreo permitindo «voos especiais», a que se seguiu a alteração do Acordo.

(181) As autoridades checas explicaram que a extensão do acesso ao mercado de transporte aéreo checo-israelita não foi negociada exclusivamente em benefício da ČSA, e que foi realizada em plena conformidade com a legislação nacional, não sendo contrária à Decisão do Departamento de Aviação Civil do Ministério dos Transportes da República Checa que concedeu direitos de transporte para a exploração da rota à Travel Service ([2]).

(182) A Comissão considera que o Estado-Membro tem, efetivamente, o direito de proceder a alterações ao Acordo bilateral em qualquer momento, desde que o objeto não seja contrário às disposições da legislação da União. Além disso, a decisão através da qual foi concedido à TS o direito de explorar a rota Praga-Tel Aviv não prevê que não possam ser concedidos direitos semelhantes a outro operador, desde que isso esteja em conformidade com as disposições do Acordo.

(183) Por último, a Comissão observa que o n.º 1 do artigo III do Acordo revisto prevê que «*Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais empresas para a exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, comunicando tal designação por escrito à outra Parte Contratante*.» Por conseguinte, a ČSA não é a única transportadora aérea que poderia beneficiar com a alteração do Acordo. Com efeito, a revisão do Acordo parece constituir uma medida de abertura do mercado que pode ser considerada como pró-concorrencial. Nestas condições, não pode concluir-se que esta medida favorece especificamente a ČSA e que constitui, por conseguinte, um auxílio estatal.

6.4. CONCLUSÃO

(184) A medida notificada constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Comissão lamenta que as autoridades checas não tenham cumprido a obrigação de *status quo*, nos termos do artigo 108.º, n.º 3 do TFUE. No entanto, tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o auxílio concedido, no valor de 2 500 milhões de CZK, e o PR são compatíveis com as condições estipuladas nas Orientações E&R. Consequentemente, a Comissão considera que o auxílio é compatível com o mercado interno, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio à reestruturação notificado pela República Checa, constituído pela concessão de 2 500 milhões de CZK à České aerolinie, a.s. (Czech Airlines) sob a forma de capitalização (conversão da dívida em capital) de um empréstimo, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

A execução deste auxílio estatal é compatível com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2.º

A República Checa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 19 de setembro de 2012.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

([1]) Tratado entre o Governo da República Federal Checa e Eslovaca e o Governo do Estado de Israel relativo aos transportes aéreos, assinado em Jerusalém em 24 de abril de 1991.

([2]) Decisão n.º 278/2011-220-SP/18 do Departamento de Aviação Civil do Ministério dos Transportes da República Checa, de 30 de junho de 2011.