DECIZIA COMISIEI

din 19 septembrie 2012

privind ajutorul de stat SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) acordat de Republica Cehă în favoarea České aerolinie, a.s. (ČSA – Czech Airlines – Plan de restructurare)

[notificat cu numărul C(2012) 6352]

(Numai textul în limba cehă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2013/151/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

având în vedere decizia prin care Comisia a hotărât inițierea procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) TFUE [1] în privința ajutorului SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) [2],

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior și ținând cont de observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 12 mai 2010, Republica Cehă a notificat Comisia cu privire la ajutorul pentru restructurare acordat în favoarea České aerolinie, a.s. (denumită în continuare „ČSA"). Prin scrisorile din 6 iunie 2010 și 25 noiembrie 2010, Comisia a solicitat informații suplimentare, care au fost transmise de către autoritățile cehe prin scrisorile din 15 și 24 septembrie 2010, 15 decembrie 2010 și 28 februarie 2011.

(2) Prin scrisoarea din 23 februarie 2011, Comisia a comunicat Republicii Cehe decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) TFUE privind ajutorul de stat (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii"). Republica Cehă a prezentat observații privind decizia prin scrisoarea din 28 aprilie 2011. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 26 iulie 2011, 15 martie 2012, 7 mai 2012 și 11 iulie 2012, la care Republica Cehă a răspuns prin scrisorile din 22 august 2011, 15 septembrie 2011, 7 octombrie 2011, 16 noiembrie 2011, 23 noiembrie 2011, 12 decembrie 2011, 3 ianuarie 2012, 16 aprilie 2012, 22 mai 2012, 14 iunie 2012, 5 iulie 2012, 10 iulie 2012, 20 iulie 2012 și 10 august 2012.

(3) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 23 iunie 2011. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile.

(4) Comisia a primit observații din partea a două părți interesate la 30 iunie 2011, 19 iulie 2011, 15 august 2011, 25 noiembrie 2011 și 13 decembrie 2011. Acestea au fost transmise Republicii Cehe, căreia i s-a acordat posibilitatea să răspundă; comentariile autorităților cehe au fost primite prin scrisorile din 31 august 2011 și 3 februarie 2012.

2. DESCRIEREA MĂSURII ȘI A PLANULUI DE RESTRUCTURARE

2.1. AJUTOR PENTRU RESTRUCTURARE

(5) Măsurile privind ajutorul pentru restructurare care au fost notificate constau în (i) un împrumut de 2 500 milioane CZK acordat de întreprinderea de stat Osinek, a.s. (în cazul în care ar trebui considerat ajutor de stat); (ii) eliberarea garanțiilor și conversia în acțiuni a creanțelor în legătură cu împrumutul Osinek; și (iii) un credit bancar garantat în valoare de 20,8 milioane EUR pentru finanțarea achiziționării unei aeronave. Costurile pentru restructurare totale notificate avute în vedere se ridică la [8,9-10,5] (*) miliarde CZK [3] ([360–410] milioane EUR).

[1] Începând de la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE devin articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE"). Cele două seturi de dispoziții sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie înțelese ca trimiteri la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, după caz. TFUE a introdus, de asemenea, anumite schimbări terminologice, precum înlocuirea „Comunității" cu „Uniunea" și „piața comună" cu „piața internă". Terminologia TFUE va fi folosită pe tot cuprinsul prezentei decizii.

[2] Decizia Comisiei C(2011) 994 final din 23 februarie 2011 (JO C 182, 23.6.2011, p. 13).

(*) informații confidențiale

[3] Valoarea costurilor pentru restructurare după revizuirea planului de restructurare (la 3 ianuarie 2012). În notificare, costurile de restructurare s-au ridicat la ([7,60-9,20] miliarde CZK.

(6) La 21 martie 2012, Comisia a adoptat o decizie în cazul SA.29864 – Prezența posibilă a unui ajutor de stat în cazul unui împrumut acordat de Osinek, a.s.. Concluziile investigației au arătat că împrumutul acordat de Osinek nu constituie ajutor de stat și, chiar dacă ar constitui ajutor de stat, acesta ar fi compatibil cu Cadrul comunitar temporar pentru măsurile de ajutor de stat de sprijinire a accesului la finanțare în contextul actualei crizei financiare și economice [1] (denumit în continuare „cadrul temporar"). În consecință, prezentul caz privind ajutorul pentru restructurare nu se referă la măsura respectivă. Creditul bancar garantat în valoare de 20,8 milioane EUR a fost abandonat deoarece ČSA a reușit să obțină un leasing financiar oferit de către […]. Prin urmare, singura măsură privind ajutorul pentru restructurare care trebuie evaluată este conversia în acțiuni a creanțelor din împrumutul Osinek, precedată de eliberarea garanțiilor împrumutului.

Eliberarea garanțiilor și conversia în acțiuni a creanțelor

(7) La 3 mai 2010, guvernul ceh a adoptat Rezoluția nr. 333 cu privire la planul de restructurare ČSA (denumită în continuare „rezoluția nr. 333") prin care guvernul ceh instruita Ministerul Industriei și Comerțului [2] să pună în aplicare desfacerea angajamentelor pentru unele garanții înainte de majorarea capitalului social al ČSA. Rezoluția consituie temeiul juridic al conversiei în acțiuni a creanțelor, pusă în aplicare la 30 iunie 2010.

2.2. BENEFICIAR

(8) ČSA este compania națională de transporturi aeriene a Republicii Cehe din 1923. În 2009, aceasta transporta 37 % din pasagerii care își începeau sau își încheiau călătoria la Praga. ČSA este o întreprindere de stat, 95,69 % din acțiunile acesteia fiind deținute de Republica Cehă prin Ministerul de Finanțe. Acționarii minoritari sunt Česká pojišťovna a. s. (2,26 %), orașul capitală Praga (1,53 %) și orașul capitală Bratislava (0,51 %). ČSA este membră a Sky Team Alliance, oferind servicii regulate de transport aerian (104 destinații în 44 țări). În 2009, ČSA a transportat 4,7 milioane de pasageri, înregistrând venituri de 14,9 miliarde CZK (96 milioane EUR).

(9) Tabelul 1 prezintă evoluția informațiilor financiare privind ČSA din 2006 până în a doua jumătate a anului 2011.ts

Tabelul 1

Informații financiare privind Czech Airlines (conform standardelor de contabilitate din Cehia)

'000 CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Profit/ pierdere	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Cifra de afaceri	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000–7 250 000]
Fluxuri de trezorerie din activitatea operațională	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	N/A
Datorii	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000–2 900 000]
Dobânda netă	– 94 374	– 55 254	– 14 263	N/A	N/A	N/A
Valoarea netă a activelor	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000-6 225 000]

Tabelul 2

Evoluția criteriilor cheie pentru 2009 (conform standardelor de contabilitate din Cehia)

'000 CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Pierderi	[– 1 320 000-(– 1 190 000)]	[– 1 840 000-(– 1 660 000)]	[– 2 625 000-(– 2 365 000)]
Cifra de afaceri	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Datorii	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Valoarea netă a activelor	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

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

[2] Conturile de creanțe ale ČSA care provin din acordul de împrumut Osinek au fost alocate Ministerului Industriei și Comerțului în septembrie 2009. Acest aranjament a permis lichidarea Osinek.

(10) Cifrele demonstrează că, în ciuda unor evoluții negative, ČSA a înregistrat totuși profit pentru anii 2007 și 2008. Cu toate acestea, rezultatele comerciale au scăzut semnificativ în 2009, din cauza impactului crizei economice. Cifra de afaceri s-a redus ușor pe durata perioadei analizate, în timp ce fluxul de trezorerie a scăzut considerabil. Nivelul datoriei, calculată ca suma pasivelor pe termen lung și pe termen scurt și a împrumuturilor bancare, a fost mai mult sau mai puțin stabil. Valoarea activelor a scăzut semnificativ, în special în 2009.

(11) Tabelul 2 prezintă evoluția trimestrială pentru 2009. Acesta arată că pierderile înregistrate de întreprindere au crescut considerabil, în special în perioada iunie-septembrie – cu [705–785] milioane CZK, față de [470–520] milioane CZK între martie și iunie. Modificarea cifrei de afaceri a ajuns la [4,88–5,42] miliarde CZK în perioada martie-iunie și [5,04–5,59] miliarde CZK în perioada iunie-septembrie. Aceasta nu variază semnificativ, prin urmare, nu se poate concluziona că situația întreprinderii s-a înrăutățit în special în prima jumătate a anului. Datoria acesteia a scăzut în perioada martie-iunie și a crescut cu [0,89–1,05] miliarde CZK în iunie-septembrie. În sfârșit, valoarea totală a activelor ČSA a crescut în prima perioadă monitorizată (martie-iunie) și a scăzut cu [75-85] miliarde CZK în iunie-septembrie.

(12) Autoritățile cehe afirmă că, deși situația financiară a ČSA s-a deteriorat din cauza recesiunii economice mondiale încă de la sfârșitul lui 2008, existau semne ale unor posibile ameliorări pentru sezonul estival 2009, când veniturile în industria aeriană sunt în general în creștere. În temeiul acestei prognoze, bazându-se pe experiența din anii anteriori, ČSA a estimat că își va crea suficiente rezerve care să îi permită să își stabilizeze fluxul de trezorerie și să preîntâmpine alte pierderi.

(13) Cu toate acestea, rezultatele înregistrate în primul semestru al anului 2009, raportate conducerii la mijlocul lui august 2009, au indicat o scădere semnificativă a venitului mediu în luna iunie. Era clar că întreprinderea nu mai era capabilă să își desfășoare activitățile în lipsa unor măsuri imediate de reducere a costurilor și a asistenței financiare din surse externe. Prin urmare, consiliul de administrație al ČSA a înființat un grup de lucru, mandatat să elaboreze planul de restructurare a întreprinderii. Astfel, în august 2009, conducerea ČSA a adoptat măsuri pentru inițierea procesului de restructurare, iar atenția ČSA s-a îndreptat, de la măsurile operaționale zilnice, către restructurarea generală a activităților întreprinderii.

(14) În consecință, autoritățile cehe afirmă, având în vedere evoluțiile descrise mai sus, că ČSA poate fi considerată întreprindere aflată în dificultate în sensul Liniilor directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ([1]) din 2004 (denumite în continuare „liniile directoare S&R") începând din august 2009.

([1]) JO C 244, 1.10.2004, p. 2. Valabilitatea liniilor directoare a fost prelungită în 2009 (JO C 156, 9.7.2009, p. 3).

Czech Aeroholding

(15) La încheierea procesului de restructurare, Republica Cehă urmărește identificarea unui partener strategic pentru ČSA. Calendarul actual prevede intervenția unui investitor strategic în ČSA până cel târziu în noiembrie 2013. În pregătirea privatizării planificate, guvernul ceh a hotărât crearea unei noi structuri corporatiste sub umbrela Český Aeroholding, a.s. (denumită în continuare „ČAH").

(16) ČAH include în prezent următoarele întreprinderi: ČSA, Aeroportul Praga, a.s. (denumită în continuare „Aeroportul Praga") și fostele filiale ale ČSA, și anume Czech Airlines Handling, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (denumită în continuare „HCA"), Czech Airlines Technics, a.s.și ČSA Services, s.r.o. (a se vedea figura 1). Obiectivul ČAH este de restructurare a întreprinderilor grupate în cadrul holding-ului, cu scopul de a le facilita accesul la finanțare comercială și de a le pregăti pentru o viitoare privatizare.

(17) Czech Airlines Handling, a.s. oferă servicii de handling pasageri și aeronavă, servicii de curățare a aeronavei și a clădirilor, precum și un serviciu de transport la sol atât pentru ČSA, cât și pentru alte linii aeriene care operează curse regulate către și dinspre Praga. Czech Airlines Handling, a.s. este singurul operator pe piața serviciilor de curățare a aeronavelor în aeroportul Ruzyně din Praga. În privința serviciilor de handling la sol, Czech Airlines Handling concurează pe aeroportul Praga-Ruzyně cu Aeroportul Praga și cu alte întreprinderi specializate în servicii de handling la sol precum Menzies Aviation.

(18) HCA operează zboruri charter. Pe această piață, HCA concurează cu Travel Service, a.s. și cu o serie de alte companii aeriene tip charter mai mici care operează zboruri din aeroportul Praga-Ruzyně, de exemplu Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air și multe altele, care nu dețin decât o mică cotă de piață pe aeroportul Praga-Ruzyně.

(19) Czech Airlines Technics, a.s. efectuează servicii de întreținere pentru aeronave de mică și de mare capacitate, pentru toate aeronavele Boeing B737 și pentru aeronavele din categoria Airbus A320. De asemenea, aceasta efectuează verificări detaliate pentru aeronavele ATR 42/72 și este autorizată să efectueze verificări pentru aeronavele Airbus A310. Filiala deservește în special ČSA. Cu toate acestea, un procent de [17,5-19,5]% din veniturile acesteia provine din servicii furnizate terților, de exemplu Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines și Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services, s.r.o. operează un centru de apel și un centru de recrutare, [88-98]% din serviciile sale fiind furnizate către ČSA.

(21) La începutul perioadei de restructurare, ČSA deținea, de asemenea, o cotă majoritară într-o serie de întreprinderi, în special:

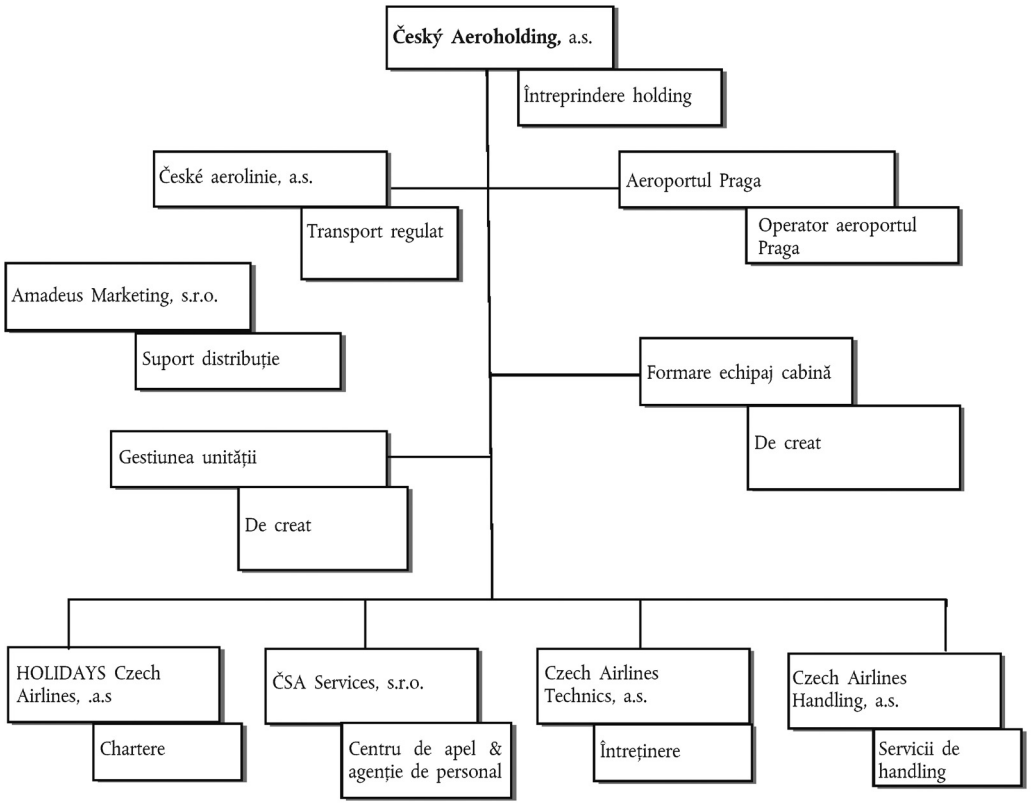
— Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (participație de 65 %), care aprovizionează sistemul global de distribuție Amadeus pentru Republicile Cehă și Slovacă;

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

— ClickforSky (100 %).

Figura 1

Structura Český Aeroholding, a.s.



(22) Crearea ČAH a fost aprobată de autoritatea cehă în domeniul concurenței la 25 octombrie 2011, fiind supusă unei serii de condiții vizând posibile amenințări la adresa concurenței generate de fuziunea dintre ČSA și Aeroportul Praga prin suprapunerile atât verticale, cât și orizontale (în special în sectorul de handling la sol) ale activităților desfășurate de către părțile implicate în fuziune.

(23) Condițiile sunt de natură atât comportamentală, cât și structurală și obligă ČAH să mențină accesul transparent, nediscriminatoriu și egal la infrastructura aeroportului Praga-Ruzyně în termeni rezonabili din punct de vedere comercial pentru toate părțile interesate. În special, angajamentele se referă la degrevarea operatorului aeroportului Praga-Ruzyně de alte activități desfășurate în cadrul ČAH, schimbul de informații comerciale sensibile între entitățile implicate în ČAH, alocarea sloturilor orare pe aeroportul Praga-Ruzyně, vânzarea activităților de handling la sol ale Aeroportului Praga către un achizitor independent și asigurarea accesului transparent și egal la serviciile furnizate de către entitățile din cadrul ČAH pentru toți operatorii de pe piață interesați să ofere servicii de handling la sol și/sau servicii de reparație/întreținere pe aeroportul Praga-Ruzyně ([1]).

2.3. PLAN DE RESTRUCTURARE

(24) În mai 2010, autoritățile cehe au notificat Comisia cu privire la planul de restructurare (denumit în continuare „PR”), actualizat prin prezentarea de informații ulterioare.

([1]) Decizia autorității cehe în domeniul concurenței nr. S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

PR se axează pe măsuri privind activitățile esențiale ale ČSA, și anume serviciile regulate de transport aerian pentru pasageri. Alte sectoare comerciale sunt programate fie pentru vânzare, fie pentru externalizare în cadrul structurii holding-ului.

(25) Cauzele dificultăților întâmpinate de ČSA se regăsesc în expansiunea mărită a rețelei în perioada 2004-2006 și intrarea transportatorilor low-cost pe aeroportul Praga-Ruzyně. De asemenea, întreprinderea a suferit din cauza ineficiențelor de funcționare istorice caracteristice unei vechi întreprinderi emergente odată cu intrarea în recesiunea economică mondială, care a condus la scăderea cererii din partea pasagerilor și la creșterea costurilor la combustibil.

(26) Versiunea actualizată a PR din 3 ianuarie 2012 vizează refacerea viabilității pe termen lung a ČSA până în 2014. Perioada de restructurare cuprinde intervalul august 2009-iunie 2014 (5 ani în total).

(27) În conformitate cu evoluțiile recente din industria aviatică, autoritățile cehe și-au actualizat estimările privind proiecțiile de refacere a viabilității ČSA, prezentând noi scenarii bazate pe ipoteze optimiste, pesimiste și intermediare. ČSA consideră estimările de mai jos drept o bază conservatoare pentru evoluția sa viitoare. Estimările nu iau în considerare intervenția planificată a unui investitor privat, care ar avea probabil un efect pozitiv asupra activității ČSA, consolidându-i suplimentar viabilitatea pe termen lung.

(28) Cei mai importanți factori externi care influențează funcționarea ČSA sunt următorii: (i) creșterea prețului la combustibil (creștere cu aproximativ 40 % față de scenariile incluse în decizia de inițiere), (ii) cererea semnificativ redusă, (iii) concurența intensificată și (iv) scăderea veniturilor înregistrate din vânzarea biletelor.

(29) Scenariul de bază este construit pe baza estimării că piața va evolua conform previziunilor macroeconomice ale Băncii Naționale Cehe și ale Fondului Monetar Internațional. Intrarea transportatorilor low-cost este considerată a fi principalul factor care poate afecta realizarea cotei de piață a ČSA.

(30) Factorii externi includ:

— un preț de piață la combustibil de 1 000 USD/mT;

— rate FX: USD 17,0 CZK/USD, EUR 24,5 CZK/EUR;

— rentabilitate [2–2,2], coeficient de ocupare a locurilor [66–73]%.

(31) Factorii interni includ:

— restructurarea costurilor de deținere și întreținere a aeronavelor;

— ameliorarea suplimentară a costurilor per pasager (reducerea costurilor sistemului global de distribuție și a costurilor de catering);

— îmbunătățirea suplimentară a productivității echipajului din flota Airbus;

— optimizarea costurilor privind echipajul pentru flota regională (ATR), o mai mare utilizare a flotei;

— densificarea parțială a flotelor A320 și B 737 (creșterea numărului de locuri);

— reducerea consumului mediu de combustibil –consecință a reînnoirii flotei;

— optimizarea sistemului de gestionare a veniturilor – creșterea rentabilității cu [0,95-1]%;

— impactul negativ al compensării pentru achiziționarea cotelor de emisii asupra venitului mediu per pasager;

— din vara anului 2012, operațiunile vor continua cu o flotă compusă din ATR (7 aeronave), Airbus (15 aeronave) și Boeing (5 aeronave).

(32) Ca urmare a restructurării, ČSA estimează următoarele evoluții ale rentabilității capitalului angajat (ROCE):

Tabelul 3

Rentabilitatea estimată a capitalului angajat

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

(33) Autoritățile cehe consideră scenariul de bază drept o prognoză realistă și afirmă că valoarea de [1,7–1,85]% a ROCE înregistrată la sfârșitul anului 2014 trebuie considerată acceptabilă.

(34) Scenariul optimist consideră că prețul la combustibil va scădea cu 1–2 % (în perioada 2012–2013) și cu 3 % în (2014–2015); acesta se bazează în continuare pe o mai rapidă punere în aplicare a măsurilor de restructurare decât s-a preconizat și pe o creștere mai rapidă a cererii comparativ cu scenariul de bază. Dimpotrivă, scenariul pesimist se bazează pe o creștere a prețului pentru combustibil (cu 3–5 % mai mare în perioada 2012–2013) comparativ cu scenariul de bază; acesta ia în considerare, de asemenea, întârzierea punerii în aplicare a măsurilor planificate în vederea restructurării și scăderea beneficiilor rezultate din inițiativele de gestionare a veniturilor (puse în aplicare în totalitate abia în 2014).

(35) Planul presupune că rentabilitatea va putea fi restabilită până la sfârșitul exercițiului financiar 2013. Conform scenariului de bază, ČSA va înregistra un profit net după impozitare de [95–112] milioane CZK ([3,8–4,3] milioane) în 2014, obținând o rată a rentabilității capitalului angajat (ROCE) de [1,7–1,85]% până în 2014 și [2,1–2,4]% până în 2015.

Tabelul 4

Profit și pierderi pentru perioada 2008-2014 (în milioane CZK) (conform standardelor de contabilitate din Cehia)

Exercițiu financiar	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Venituri	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Profit/ pierderi înainte de impozitare	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

Pentru a obține aceste rezultate, ČSA propune următoarele acțiuni cheie:

(36) *Optimizarea modelului de rețea și restructurarea eficientă a flotei:* La începutul procesului de restructurare, ČSA opera zboruri către 67 destinații. Rețeaua va fi redusă cu [18–20]%, iar ČSA vizează în prezent doar piețele aflate în raza flotei sale de transport pe distanțe mici/ medii. Zborurile către New York și Canada au fost suspendate în 2009. Reducerea preconizată a traficului de pasageri, măsurată în venituri per pasager-kilometru este de [22,5–25,5]% comparativ cu 2009, în timp ce pentru venitul per loc-kilometru disponibil („ASK") se estimează o creștere cu [3,8–4,4]%. Au fost suspendate atât rute profitabile, cât și rute care înregistrează pierderi.

(37) Flota de aeronave trebuie redusă cu mai mult de 50 %, rezultând astfel un număr de 20 până la 23 de aeronave față de 49 aeronave existente înainte de restructurare. Numărul total de zboruri va fi redus cu [36–40]%, iar ASK cu [21–24]%. În consecință, se estimează o ameliorare a coeficientului de ocupare a locurilor, acesta ajungând la [66-73]% conform scenariului de bază.

(38) Structura flotei trebuie simplificată și modernizată, printr-o înlocuire progresivă a tipurilor mai vechi de aeronave (Boeing B737-400 și B737-500) numai cu aeronave Airbus. Modernizarea flotei ČSA va spori competitivitatea acesteia, ČSA obținând astfel aeronave mai avansate și mai fiabile, care oferă un confort sporit pentru pasageri. Printre avantajele acestei măsuri se numără, de asemenea, reducerea costurilor privind administrarea flotei, inclusiv economii rezultate din unificarea flotei și optimizarea capacității de transport.

(39) *Inițiative privind veniturile:* ČSA a introdus un nou sistem de gestionare a veniturilor pentru a optimiza stabilirea tarifelor și disponibilitatea, vizând o creștere a veniturilor cu [3–3,5]% în 2011. O creștere suplimentară a veniturilor este preconizată în legătură cu creșterea estimată a vânzărilor prin intermediul site-ului web al ČSA – [20–22]% din bilete vândute online până în 2012, față de [7–8]% în 2009. Se estimează că aceasta va fi însoțită de venituri din vânzările de produse proprii asociate, precum taxele pentru al doilea bagaj, taxele percepute pentru locurile premium și vânzările la bordul aeronavei, precum și de produse ale unor terți, cum ar fi cazare în hoteluri, închirieri de mașini și asigurări de călătorie. Se preconizează că gestionarea veniturilor va contribui la sporirea profitului cu [500–560] milioane CZK până la sfârșitul lui 2012.

(40) *Inițiative de reducere a costurilor:* În 2009, ČSA a generat în mod direct 3 200 locuri de muncă și alte peste 1 600 locuri de muncă prin intermediul filialelor sale. În cadrul procesului de restructurare, ČSA generează în mod direct 1 730 locuri de muncă și alte 1 974 locuri de muncă în filialele sale, înregistrând astfel o reducere de peste 1 000 locuri de muncă până la mijlocul lui 2012. ČSA a redus numărul de piloți și echipajul de cabină la minimul reglementat. De asemenea, ČSA a redus costurile de catering la clasa economică, costurile asociate cu divertismentul la bordul aeronavelor, costul pentru iregularități și consumul de combustibil. În plus, trebuie reduse, de asemenea, costurile asociate cu închirierea, serviciile de tehnologia informației și telecomunicații. În sfârșit, vor fi reduse reprezentanțele din străinătate și din Republica Cehă. Se preconizează că inițiativele de reducere a costurilor vor economisi [275–310] milioane CZK și vor contribui la creștrea veniturilor cu [650–725] milioane CZK până la sfârșitul lui 2012. Costurile asociate vânzărilor per pasager au fost reduse deja cu [14,5–16,5]% în 2010.

(41) *Modificări organizatorice:* Republica Cehă a încercat deja de două ori să privatizeze ČSA ([1]); cu toate acestea, ambele tentative au eșuat. Autoritățile cehe consideră crearea ČAH drept o metodă eficientă pentru vânzarea ČSA și a filialelor acesteia unui investitor privat. În primul rând, activitățile neesențiale desfășurate anterior de către ČSA au fost transferate filialelor acesteia în 2010, ceea ce a permis ČSA să se axeze pe activitățile sale esențiale. În al doilea rând, filialele au fost vândute către ČAH în condițiile pieței. În sfârșit, atât ČSA cât și Aeroportul Praga vor fi încorporate în ČAH.

(42) Această structură nu numai că va face întreprinderile mai atractive pentru potențialii investitori, ci va asigura de asemenea prețuri competitive pentru serviciile intragrup și va stimula profiturile tuturor filialelor, precum și orientarea acestora către clienții externi.

(43) *Vânzarea activelor neesențiale:* Pe lângă vânzarea filialelor către ČAH, ČSA a vândut, de asemenea, un număr considerabil de active pe durata procesului de restructurare, astfel cum reiese din Tabelul 5. Toate activele în cauză au fost vândute fie prin licitație publică, transparentă și nediscriminatorie, fie pe baza rapoartelor independente de evaluare.

Tabelul 5

Vânzarea activelor ČSA pe durata restructurării

	Suma în milioane CZK
Vânzarea activităților scutite de taxe vamale către Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Vânzarea sloturilor pe aeroportul Heathrow din Londra către compania British Airways	[450–530]
Vânzarea de aeronave către diverse companii aeriene	[1 950–2 200]
Vânzarea Slovak Air Services, s.r.o. către Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Vânzarea de terenuri și clădiri către Aeroportul Praga	[1 620–1 850]
Vânzarea de filiale către Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Total	[7 150–8 025]

2.4. AJUTORUL DE STAT ȘI FINANȚAREA COSTURILOR DE RESTRUCTURARE

(44) Având în vedere costurile totale de restructurare în valoare de [8,9–10,5] miliarde CZK ([360–410] milioane EUR) care includ în special costurile pentru restructurarea flotei și plățile compensatorii, Republica Cehă a recapitalizat beneficiarul cu un ajutor de stat în valoare de 2 500 milioane CZK sub forma unei conversii în acțiuni a creanțelor (reprezentând [23–26]% din costurile de restructurare), în temeiul rezoluției nr. 333, la 30 iunie 2010.

(45) ČSA propune ca restul sumei, reprezentând contribuția proprie în valoare de [74-77]%, să fie finanțată prin vânzarea activelor prezentate în Tabelul 5.

(46) ČSA și-a vândut activitățile scutite de accize pentru [760–840] milioane CZK către Aelia Czech Republic, s.r.o. în februarie 2010. Vânzarea a avut loc în urma unei proceduri de licitație în două runde, organizată de către UniCredit Czech Republic, a.s.

(47) ČSA a realizat schimbul a două sloturi pe aeroportul Heathrow din Londra cu British Airways Plc. („BA") pentru o contravaloare financiară în iulie 2010. Acordul privind schimbul de sloturi prevede că ČSA și BA realizează schimbul de sloturi ([2]) contra unei sume de [17–19] milioane GBP (aproximativ [450–530] milioane CZK). Schimbul de sloturi s-a realizat în 2010, iar BA a plătit ČSA contravaloarea acestuia în două rate, în noiembrie și decembrie 2010.

(48) ČSA a vândut 15 aeronave în următoarele condiții: În 2010, ČSA a vândut cinci aeronave Boeing B737-400s către BLF Limited, un vehicul cu destinație specială al transportatorului rus UTair, la prețul de [54–60] milioane USD și două aeronave Boeing B737-500s către Mauritanian Airlines International la prețul de [12,5–15] milioane USD. În 2011, ČSA a vândut trei aeronave Boeing B737-500s către Mika Limited pentru un preț total de [21–25] milioane USD. În 2011, ČSA a vândut două aeronave ATR72-202s către Helitt Lineas Aéreas S.A. la prețul de [7,9–8,9] milioane USD, două aeronave ATR72-200s către EUROLOT S.A. la prețul de [7,9–8,9] milioane USD și o aeronavă ATR42-320 către Regourd Aviation la prețul de [1,6–1,9] milioane USD. Venitul total obținut din vânzarea aeronavelor se ridică la aproximativ [105–120] milioane USD, sau [1,950–2,2] miliarde CZK ([3]).

(49) La 30 septembrie 2010, ČSA a vândut Slovak Air Services, s.r.o., furnizor de servicii aeriene în Republica Slovacă, întreprinderii Skyport, a.s. la prețul de achiziție de [17,5–19,5] milioane CZK. Skyport a oferit cel mai mare preț în cadrul unei proceduri de licitație publică.

([1]) În 1992, Air France a obținut 19 % din acțiunile ČSA, însă le-a lichidat la rândul său în 1994. În aprilie 2009, s-a organizat o licitație pentru vânzarea acțiunilor ČSA deținute de stat, însă nicio ofertă adecvată nu a fost prezentată guvernului ceh; în consecință, guvernul ceh a instruit Ministerul de Finanțe să anuleze licitația în octombrie 2009.

([2]) Și anume, sloturile alocate acestora în planificarea orară pentru vara 2011 (27 martie 2011 - 29 octombrie 2011) și în planificarea orară pentru iarna 2010/2011 (31 octombrie 2010 - 26 martie 2011).

([3]) La o rată de schimb de 18,5 CZK per USD, calculată de Republica Cehă. (Conform Băncii Naționale a Cehiei, media trimestrială a ratei de schimb pentru USD-CZK a variat între 18,3 și 20,2 CZK per USD în 2010 și între 16,9 și 18,78 CZK per USD în 2011.)

(50) ČSA a obținut [1,62–1,85] miliarde CZK din vânzarea de terenuri și clădiri către Aeroportul Praga, întreprindere cu capital de stat. Tabelul 6 de mai jos prezintă un sumar al acestor vânzări.

Tabelul 6

Vânzarea de terenuri și proprietăți ale ČSA către Aeroportul Praga

Lot/Active	Acord de achiziție	Preț ('000 CZK)	Evaluare expertă
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., din 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parcare pe loturi 2570/4 și 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
Sediul APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	YBN Consult din 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]	
Hangarul F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Total:		**[1 620 000–1 850 000]**	

(51) Guvernul Republicii Cehe și-a exprimat interesul strategic în achiziționarea proprietăților ČSA din zona de operațiuni aeriene. Autoritățile cehe justifică tranzacțiile prin modul în care vor utiliza proprietățile respective. Potrivit autorităților cehe, proprietatea este importantă din punct de vedere strategic pentru Aeroportul Praga, în vederea construirii unei noi piste pentru aeroport. Republica Cehă a notat, de asemenea, că Aeroportul Praga închiriază un alt hangar (Hangarul E) întreprinderii Travel Service, a.s., ceea ce indică potențialul de obținere de venituri din comercializarea activelor imobiliare de care ČSA nu mai are nevoie.

(52) Vânzarea proprietăților descrise în tabelul 6 nu s-a realizat prin intermediul unei licitații publice, transparente și nediscriminatorii. Cu toate acestea, conform politicii sale generale și dispozițiilor juridice naționale, toate achizițiile de proprietăți de către o întreprindere de stat trebuie efectuate la o valoare de piață justă, reflectând prețul care ar fi fost plătit în condiții obiective de către un investitor privat. Valoarea proprietăților se bazează pe o evaluare externă independentă, realizată de experți autorizați care utilizează standarde recunoscute.

(53) Cea mai mare parte a contribuției proprii a întreprinderii provine din vânzarea filialelor ČSA către ČAH. Vânzările au avut loc la sfârșitul lui 2011/ începutul lui 2012 și au constat în vânzarea Czech Airlines Handling, a.s. ([700-800] milioane CZK), vânzarea ČSA Services, s.r.o. ([25–28] milioane CZK), precum și vânzarea HCA ([500–580] milioane CZK) și a Czech Airlines Technics, a.s. ([1-1,15] miliarde CZK). Vânzarea nu a făcut obiectul unei proceduri de licitație publică, transparentă și nediscriminatorie; totuși, valoarea filialelor s-a stabilit prin rapoarte de evaluare independente prezentate de Deloitte Advisory, s.r.o. și PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

2.5. DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

(54) Comisia a inițiat procedura oficială de investigare la 23 februarie 2011. În textul deciziei de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la respectarea mai multor condiții din liniile directoare S&R. În special, Comisia nu a exclus posibilitatea ca ČSA să se fi aflat deja în dificultate în sensul liniilor directoare S&R înainte de a doua jumătate a anului 2009, și anume înainte de demararea procesului de restructurare, după cum au susținut autoritățile cehe.

(55) Comisia a exprimat,de asemenea, îndoieli cu privire la stabilirea faptului că dificultățile ČSA erau prea grave pentru a putea fi soluționate de ČAH. Comisia s-a întrebat, de asemenea, dacă ar fi posibil în temeiul legislației cehe ca Aeroportul Praga să contribuie financiar la procesul de restructurare a ČSA și a filialelor acesteia. De asemenea, Comisia a solicitat autorităților cehe să clarifice dacă tranzacțiile comerciale dintre ČSA și Aeroportul Praga, de la data punerii în aplicare a fuziunii, au fost efectuate în condițiile pieței, cu excluderea transferului unui eventual ajutor de stat de la un beneficiar al ajutorului pentru salvare sau restructurare către o altă entitate din cadrul ČAH.

(56) În ceea ce privește refacerea viabilității pe termen lung, Comisia a invitat părțile terțe să își prezinte observațiile cu privire la ipotezele de fond referitoare la factorii externi. De asemenea, Comisia a invitat Republica Cehă să clarifice dacă toate activitățile generatoare de de pierderi structurale vor fi abandonate după restructurare. În continuare, Comisia s-a întrebat dacă viabilitatea pe termen lung ar putea fi obținută până la sfârșitul lui 2012, care reprezintă termenul notificat al perioadei de restructurare și dacă scenariul cel mai probabil avut în vedere (și anume, scenariul optimist) a fost într-adevăr cel mai realist care se putea realiza. De asemenea, Comisia se îndoia de faptul că ČSA poate obține (prin mijloace financiare proprii și din resurse externe) împrumuturi comerciale și posibile garanții comerciale în vederea achiziționării planificate a 7 aeronave contractate pentru anii 2013 și 2014.

(57) În ceea ce privește măsurile compensatorii, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la posibilitatea ca măsurile propuse să nu reprezinte decât o metodă de stopare a activităților generatoare de pierderi, necesară în orice caz pentru obținerea viabilității. Astfel de măsuri nu se califică drept măsuri compensatorii autentice. Comisia a observat, de asemenea, că doar măsurile compensatorii luate pe durata perioadei de restructurare pot fi acceptate. Astfel, suspendarea zborurilor Toronto și New York JFK nu se încadrează în perioada de restructurare propusă, cuprinsă între a doua jumătate a lui 2009 și 2012.

(58) În ceea ce privește contribuția proprie a ČSA, Comisia a invitat Republica Cehă să clarifice structura propusă pentru ČAH. Comisia s-a întrebat, de asemenea, dacă întreaga contribuție proprie propusă este reală (cu referire la tranzacțiile care nu fuseseră încă efectuate la momentul adoptării deciziei de inițiere a procedurii).

3. **OBSERVAȚIILE REPUBLICII CEHE**

(59) Ca răspuns la decizia Comisiei de inițiere a procedurii, Republica Cehă a prezentat observații și clarificări cu privire la toate aspectele menționate în decizia Comisiei de inițiere a procedurii, menționând că planul de restructurare (PR) notificat îndeplinește toate condițiile impuse de liniile directoare S&R. De asemenea, Republica Cehă a furnizat noi informații cu privire la procesul de restructurare, demonstrând că o serie de măsuri de restructurare au fost deja puse în aplicare, înregistrându-se progrese semnificative.

(60) În ceea ce privește momentul în care ČSA a devenit o întreprindere aflată în dificultate, Republica Cehă a afirmat că ČSA întâmpina probleme din august 2009 deoarece atunci conducerea acesteia a înțeles că fusese afectată inclusiv activitatea de regulă profitabilă a întreprinderii din sezonul estival. Republica Cehă a furnizat, de asemenea, rezultate trimestriale și informații suplimentare, indicând motivele pentru care consideră că ČSA a devenit o întreprindere aflată în dificultate abia în 2009.

(61) În ceea ce privește structura de holding a ČAH, autoritățile cehe au clarificat faptul că obiectivul ČAH a constat în separarea întreprinderilor grupate în cadrul holdingului în vederea facilitării accesului acestora la finanțare comercială și a pregătirii lor pentru privatizarea planificată. Relațiile dintre întreprinderile din cadrul holdingului urmează a fi reglementate contractual, în condiții obiective și în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale Codului comercial al Republicii Cehe și cu Legea privind impozitul pe venit care guvernează relațiile dintre entitățile afiliate.

(62) În ceea ce privește imposibilitatea de soluționare a dificultăților ČSA în cadrul grupului ČAH, Republica Cehă a clarificat faptul că toate întreprinderile din cadrul ČAH sunt controlate de stat, prin urmare, orice ajutor acordat face obiectul normelor privind ajutorul de stat. În plus, orice ajutor financiar trebuie să îndeplinească, de asemenea, cerințele Codului comercial și ale legislației fiscale din Republica Cehă. De asemenea, problemele cu care s-a confruntat ČSA au apărut înainte de crearea structurii ČAH; dificultățile întreprinderii sunt intrinseci și nu constituie rezultatul „unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului ČSA actual".

(63) În ceea ce privește orice contribuție posibilă la restructurarea ČSA din partea Aeroportului Praga, Republica Cehă a afirmat că aeroportul nu a contribuit în niciun fel la restructurarea ČSA și că Republica Cehă, în calitate de unic acționar al Aeroportului Praga, nu are în vedere nicio astfel de contribuție nici pe viitor. Tranzacțiile între ČSA și Aeroportul Praga s-au efectuat în condițiile standard oferite de către Aeroportul Praga partenerilor săi comerciali. Chiriile și alte compensații pecuniare se bazează pe tarifele aplicabile ale acestuia.

(64) În afară de respectarea cerințelor statutare, întreprinderile din cadrul ČAH se bucură de o autonomie comercială considerabilă față de societatea-mamă, întrucât ČAH nu intervine în gestionarea filialelor sale. Având în vedere că relațiile dintre întreprinderile din cadrul ČAH se desfășoară în condiții obiective, în conformitate cu cerințele juridice, astfel cum s-a menționat anterior, Republica Cehă a afirmat că orice transfer al ajutorului de restructurare acordat în favoarea ČSA de către o întreprindere din cadrul ČAH este imposibil.

(65) În ceea ce privește îndoielile referitoare la refacerea viabilității pe termen lung, Republica Cehă a prezentat prognoze modificate privind scenariul viabilității viitoare a ČSA, furnizând un scenariu de bază modificat. Noul scenariu de bază a anticipat o rată de creștere mai lentă ca urmare a unei evoluții revizuite a cererii, precum și a unor estimări mai conservatoare cu privire la prețurile viitoare ale petrolului. Cu privire la suspendarea activităților neprofitabile, Republica Cehă a confirmat că toate filialele, cu excepția întreprinderii Czech Airlines Technics, au generat profit și au putut fi vândute, prin urmare, ca afaceri viabile și funcționale. Czech Airlines Technics va fi vândut, de asemenea, către ČAH la prețul activelor sale, astfel cum au fost evaluate de un expert extern independent. În ceea ce privește finanțarea aeronavei care urmează a fi livrată după perioada de restructurare, Republica Cehă a considerat că, după punerea în aplicare a PR și intervenția preconizată a unui investitor privat, întreprinderea va putea obține finanțare privată pentru aeronavele contractate.

(66) În legătură cu măsurile compensatorii, Republica Cehă a afirmat că vânzarea activelor (inclusiv a filialelor), reducerea ASK și diminuarea prezenței ČSA pe aeroportul Praga constituie o măsură compensatorie suficientă, având în vedere că ČSA este un transportator regional cu o flotă de mici dimensiuni și un număr

limitat de destinații. Acesta este expus presiunii concurențiale din partea întreprinderilor mari și a transportatorilor low-cost, prin urmare, orice măsură compensatorie suplimentară ar putea dăuna capacității ČSA de refacere a viabilității într-un interval rezonabil. Republica Cehă a afirmat că zborurile către Toronto și New York JFK au fost suspendate în noiembrie 2009, încadrându-se așadar în perioada de restructurare notificată.

(67) Republica Cehă a furnizat informații cu privire la un împrumut privat în valoare de [125–140] milioane CZK acordat de banca Komerční banka, care a fost propus drept contribuție proprie a ČSA. Împrumutul a constat într-o linie de credit deschisă în temeiul unui acord-cadru. Acordul-cadru care prevede deschiderea liniei de credit de [480-540] milioane CZK a fost încheiat la 31 martie 2009, fiind modificat ulterior în iunie și decembrie 2009.

(68) În ceea ce privește contribuția proprie a ČSA la restructurare, Republica Cehă a prezentat dovezi ale vânzării activelor deja valorificate. De asemenea, Republica Cehă a confirmat faptul că ajutorul de stat notificat sub forma unei garanții nu este necesar deoarece ČSA a reușit să obțină finanțare privată pentru aeronavele achiziționate, sub forma unui leasing financiar acordat de către […]. Aeronavele au fost livrate către ČSA în mai 2011.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

(69) Pe durata procedurii oficiale de investigare, Comisia a primit o singură observație motivată din partea unui concurent ([1]) și o observație din partea unei asociații civice locale ([2]). Concurentul este Travel Service, a.s. și Icelandair Group hf (denumită în continuare „TS"), o întreprindere care concurează cu ČSA în special pe piața transporturilor charter. TS afirmă că ajutorul acordat în favoarea ČSA nu este compatibil deoarece nu îndeplinește condițiile prevăzute în liniile directoare S&R.

(70) În ceea ce privește refacerea viabilității pe termen lung a ČSA, TS critică PR, invocând lipsa unui model de afaceri coerent ([3]) pentru întreprindere, precum și faptul că mai multe ipoteze cheie ale scenariului favorabil sunt excesiv de optimiste (prețul la combustibil, ratele de schimb, capacitatea de utilizare). TS critică, de asemenea, măsurile compensatorii propuse în baza faptului că acestea constituie o simplă abandonare a activităților, necesară pentru supraviețuirea întreprinderii. TS afirmă, de asemenea, că vânzările de active considerate contribuții proprii au fost efectuate, iar fondurile au fost cheltuite înainte de începerea procesului de restructurare și nu pot fi considerate, prin urmare, drept o contribuție reală la costurile de restructurare.

(71) De asemenea, TS susține că ajutorul de stat de care a beneficiat ČSA i-a permis să își extindă activitățile și filialele. TS afirmă că ČSA a reușit să își (i) extindă activitățile de transport de tip charter, deși intenționa să le abandoneze deoarece erau generatoare de pierderi (ii) reînnoiască flota, ceea ce conferă ČSA un avantaj competitiv greu de obținut de orice concurent de aceeași talie în contextul crizei financiare.

(72) În fapt, TS susține că ČSA a folosit ajutorul de stat primit pentru extinderea filialei sale HCA specializată în activități de transport de tip charter, care oferă zboruri la prețuri cu 20 % mai mici decât prețurile standard de pe piață ([4]). TS afirmă, de asemenea, că ČSA a mărit capitalul social al HCA cu 162 milioane CZK în mai 2010.

(73) Alte presupuse avantaje acordate ČSA cuprind posibilitatea de a opera zboruri pe ruta Praga-Tel Aviv. TS susține că această oportunitate ar fi fost negociată de către autoritățile cehe exclusiv pentru ČSA, cu eludarea dispozițiilor juridice și favorizând ČSA față de concurenții acesteia.

(74) De asemenea, TS afirmă că, încă înainte de crearea ČAH, a avut loc o concentrare *de facto* a Aeroportului Praga și a ČSA prin stabilirea gestiunii comune a celor două întreprinderi. Astfel, TS susține că directorul executiv al ČSA a fost remunerat de către Aeroportul Praga și că are loc o subvenționare încrucișată a servicilor de tehnologia informațiilor furnizate întreprinderii ČSA.

(75) În plus, Aeroportul Praga a achiziționat ulterior active (clădiri și terenuri) de la compania aeriană care aparent nu mai avea nevoie de acestea, închiriindu-le ulterior acesteia. O astfel de relație privilegiată între Aeroportul Praga și ČSA ar fi avut ca rezultat un tratament preferențial precum discriminarea în ceea ce privește prețul pentru serviciile din aeroport și accesul la informații comerciale sensibile. În plus, TS susține că înființarea ČAH are un efect negativ asupra concurenței, din cauza integrării verticale între aeroport și principalul transportator. Potrivit TS, principalul motiv pentru crearea ČAH vizează acordarea unui ajutor de stat în favoarea ČSA prin achiziționarea filialelor acesteia de către ČAH.

([1]) Observația a fost completată prin depunerea a două informații suplimentare și o reclamație.

([2]) Asociația civică „Pro Hanspaulku" susține că ajutorul acordat întreprinderii Czech Airlines contribuie la menținerea artificială a companiei aeriene în calitate de client al Aeroportului Praga, care intenționează să construiască o nouă pistă. Asociația civică vizează în special impactul asupra mediului, precum și impactul social al proiectului.

([3]) În special, TS susține că ČSA ia decizii comerciale greșite precum deschiderea unor rute generatoare de pierderi, cum ar fi noua rută Praga-Abu Dhabi deschisă în septembrie 2011.

([4]) Pentru evaluare, a se vedea considerentele (171)-(174).

5. COMENTARIILE REPUBLICII CEHE CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

(76) Republica Cehă a prezentat comentarii detaliate cu privire la toate argumentele prezentate în observațiile părților terțe. În special, în ceea ce privește refacerea viabilității pe termen lung, Republica Cehă a insistat asupra actualizării PR ([1]), răspunzând astfel observațiilor prin intermediul ipotezelor actualizate. De asemenea, autoritățile cehe au observat că valoarea ajutorului de stat s-a redus semnificativ în decursul procedurilor, luând în considerare proiectul abandonat de achiziționare a unei aeronave, garantată prin ajutor de stat.

(77) În ceea ce privește posibila utilizare a fondurilor din ajutorul de stat pentru operarea anticoncurențială a diviziei charter a ČSA, Republica Cehă a afirmat că activitățile de transport de tip charter erau deja independente și distincte de cursele regulate la momentul acordării ajutorului de stat. ČSA nu a adus nicio contribuție monetară la capitalul social al HCA ([2]). Capitalul social al HCA a crescut printr-o contribuție în natură pentru partea din activitatea ČSA implicată în activitățile de transport charter. Această parte a activității a fost evaluată de un expert independent.

(78) În ceea ce privește presupusele avantaje obținute de ČSA pentru exploatarea rutei Tel Aviv, Republica Cehă a explicat că, deși s-a optat pentru TS (în temeiul unei licitații publice, începând cu orarul de iarnă pentru 2011/2012) ca unic operator de transport aerian beneficiind de drepturi de transport pe zece ani, pentru furnizarea serviciilor convenite pe ruta Praga-Tel Aviv în conformitate cu legislația în vigoare ([3]), TS nu a primit nicio garanție în sensul că niciun alt transportator nu va fi autorizat să opereze ruta pe durata respectivă. Autoritățile cehe au afirmat că politica generală a Ministerului Transporturilor din Republica Cehă nu vizează menținerea restricțiilor existente ci, dimpotrivă, extinderea oportunităților operatorilor de transport aerian în ceea ce privește accesul pe piață în vederea liberalizării piețelor serviciilor de transport aerian.

(79) În ceea ce privește deschiderea rutei Praga–Abu Dhabi, Republica Cehă a explicat că aceasta nu era operată de ČSA pe cont propriu, ci prin partajarea codurilor de zbor ([4]) operate în colaborare cu Etihad Airways. Ruta s-a axat pe transferul de pasageri care puteau folosi mai multe zboruri de lungă durată din Abu Dhabi operate de către Etihad Airways. Această cooperare a îmbunătățit, prin urmare, opțiunile de vânzare a ČSA, contribuind la refacerea viabilității sale pe termen lung cu costuri suplimentare foarte reduse.

(80) Vânzarea și luarea înapoi cu chirie a sediului APC a reprezentat, potrivit Republicii Cehe, o practică de piață standard care a permis vânzătorului să obțină lichidități, în timp ce cumpărătorul a obținut o sursă stabilă de venituri din închirierile viitoare. De asemenea, terenul vândut avea o importanță strategică, având în vedere proiectul de construire a unei noi piste în cadrul aeroportului Praga. Prin urmare, Aeroportul Praga era interesat să achiziționeze proprietatea. De asemenea, conform Legii privind proprietatea asupra aeroportului Praga-Ruzyně ([5]), Aeroportul Praga, inclusiv terenurile adiacente sau corespunzătoare, nu putea aparține decât Republicii Cehe sau unei entități juridice stabilite în Republica Cehă, deținută în totalitate de stat. Această cerință limita numărul de cumpărători corespunzători la întreprinderile aflate exclusiv în proprietatea statului. Aeroportul Praga era o astfel de entitate și avea, de asemenea, un interes strategic în achiziționarea terenului.

(81) Republica Cehă a afirmat în mod repetat că relațiile comerciale dintre ČSA și Aeroportul Praga sunt și au fost întotdeauna în conformitate cu legislația națională și europeană [a se vedea considerentele 61-64]. În ceea ce privește ČAH, Republica Cehă a explicat faptul că, în temeiul Rezoluției guvernamentale nr. 848 din 24 noiembrie 2010, ČAH nu reprezintă o integrare verticală permanentă a infrastructurii și transportatorilor aerieni, ci o simplă fuziune (între ČSA și Aeroportul Praga) cu durată și funcționare limitată, care are ca obiectiv vânzarea ČSA și a filialelor acesteia în cele mai bune condiții posibile.

(82) În sfârșit, în ceea ce privește observațiile din partea asociației civice Pro Hanspaulku, Republica Cehă a afirmat că asociația civică nu a dovedit existența unui interes legitim, un astfel de interes neputând fi dedus nici din obiecțiile prezentate cu privire la realizarea unei noi piste în cadrul aeroportului Praga, despre care se presupune că va fi folosită în special de către întreprinderea restructurată ČSA. La acestea, Republica Cehă a răspuns că, în conformitate cu PR, prezența ČSA pe aeroportul Praga va fi redusă în fapt, prin urmare, observațiile prezentate de către asociația civică se dovedesc a fi nefondate.

([1]) În urma inițierii procedurii oficiale de investigare, Republica Cehă a prezentat Comisiei două versiuni actualizate ale PR (la 15 septembrie 2011 și la 31 ianuarie 2012).

([2]) Pre-restructurarea HCA a oferit doar servicii de agenție de turism pe care ČSA plănuia să le suspende în prima versiune a PR. Cu toate acestea, în versiunea revizuită a PR, agenția de turism HCA a fost păstrată, incluzând de asemenea divizia pentru activitățile de transport charter din ČSA.

([3]) Legea nr. 49/1997 privind aviația civilă și de modificare a Legii nr. 455/1991 privind tranzacțiile în cadrul unei licențe (Legea licențelor de comercializare), astfel cum a fost modificată, și Acordul privind transportul aerian dintre Guvernul Republicii Federale Cehoslovacia și Guvernul Statului Israel, încheiat la Ierusalim la 24 aprilie 1991.

([4]) Partajarea codurilor de zbor reprezintă o formă de cooperare frecvent întâlnită între transportatorii aerieni, prin care un zbor operat de către un anumit transportator este oferit de alți transportatori în vederea îmbunătățirii opțiunilor de vânzare. Această formă de cooperare permite transportatorilor să își extindă rețelele de destinații oferite.

([5]) Legea nr. 69/2010 privind proprietatea asupra aeroportului Praga–Ruzyně.

6. EVALUAREA AJUTORULUI

6.1. EXISTENȚA AJUTORULUI DE STAT

(83) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

(84) Definiția ajutorului de stat se aplică tuturor avantajelor acordate direct sau indirect, care sunt finanțate din resurse de stat, acordate de stat sau de către orice organism intermediar acționând în temeiul competențelor care i-au fost conferite ([1]).

(85) În acest context, injectarea de capital notificată, sub forma de conversie în acțiuni a creanțelor în legătură cu împrumutul Osinek, trebuie considerată ajutor de stat. Aportul de capital implică resurse de stat și constituie un avantaj selectiv în favoarea ČSA, îmbunătățindu-i situația financiară.

(86) Conform jurisprudenței Curții de Justiție, ajutorul acordat unei întreprinderi poate afecta schimburile comerciale între statele membre atunci când întreprinderea funcționează pe o piață deschisă comerțului la nivelul Uniunii ([2]). Simplul fapt că poziția competitivă a unei întreprinderi este consolidată față de alte întreprinderi concurente, prin acordarea unui avantaj economic pe care aceasta nu l-ar fi primit în mod normal în desfășurarea activităților sale, indică o posibilă denaturare a concurenței ([3]). Prin urmare, ajutorul acordat de către un stat membru unei întreprinderi poate contribui la menținerea sau la creșterea activității domestice, conducând astfel la diminuarea șanselor pentru întreprinderile din alte state membre să pătrundă pe piața statului membru în cauză ([4]).

(87) Măsura afectează schimburile comerciale dintre statele membre și cadrul concurențial deoarece ČSA concurează cu linii aeriene din Uniunea Europeană, în special după intrarea în vigoare a celei de-a treia etape a procesului de liberalizare a transportului aerian („cel de-al treilea pachet") la 1 ianuarie 1993. Măsura în cauză permite ČSA să își continue activitatea și să evite consecințele care decurg în mod normal din rezultatele sale financiare slabe, denaturând astfel concurența.

(88) În aceste condiții, aportul de capital sub forma conversiei în acțiuni a creanțelor constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. Autoritățile cehe nu contestă această concluzie.

6.2. LEGALITATEA AJUTORULUI

(89) Articolul 108 alineatul (3) TFUE prevede că statele membre nu pot pune în aplicare o măsură de ajutor înainte de pronunțarea de către Comisie a unei decizii de autorizare a măsurii respective. Comisia observă că autoritățile cehe au pus în aplicare ajutorul, și anume conversia în acțiuni a creanțelor din împrumutul Osinek, la 30 iunie 2010. Prin urmare, Comisia regretă faptul că Republica Cehă nu a respectat obligația de suspendare, încălcându-și astfel obligațiile în temeiul articolului 108 alineatul (3) TFUE.

6.3. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI CU PIAȚA INTERNĂ ÎN CONFORMITATE CU LINIILE DIRECTOARE S&R

(90) În conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) TFUE, ajutorul de stat poate fi autorizat atunci când este destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor sectoare economice, în cazul în care acesta nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

(91) Comisia consideră că prezenta măsură constituie ajutor de restructurare care trebuie evaluat în conformitate cu criteriile prevăzute de liniile directoare S&R pentru a stabili dacă acesta este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) din TFUE.

6.3.1. **Eligibilitate**

(92) Conform condițiilor de eligibilitate prevăzute la punctul 33 din liniile directoare S&R, ČSA trebuie considerată întreprindere aflată în dificultate în sensul punctelor 9-13.

Întreprindere aflată în dificultate

(93) Conform punctului 9 din liniile directoare S&R, Comisia consideră că o întreprindere se află în dificultate atunci când nu este capabilă, din resurse proprii sau cu fonduri pe care le poate obține de la proprietarul/acționarii sau creditorii săi, să oprească pierderile care, fără intervenția din exterior a autorităților publice, o vor condamna, aproape sigur, la ieșirea din afaceri pe termen scurt sau mediu.

(94) De asemenea, punctul 10 litera (a) din liniile directoare S&R clarifică faptul că o societate cu răspundere limitată este considerată în dificultate atunci când mai mult de jumătate din capitalul său social a dispărut, iar peste un sfert din capitalul respectiv a fost pierdut în ultimele 12 luni.

([1]) A se vedea hotărârea Curții din 16 mai 2002, cauza C-482/99 *Franța* v *Comisia* („*Stardust Marine*") [2002] ECR I-4397.

([2]) A se vedea în special hotărârea Curții din 13 iulie 1988, cauza 102/87 *Franța* v *Comisia Comunităților Europene* [1988] ECR 4067.

([3]) Hotărârea Curții din 17 septembrie 1980, cauza 730/79 *Philip Morris Holland BV* v *Comisia Comunităților Europene* [1980] ECR 2671.

([4]) A se vedea în special hotărârea Curții din 15 decembrie 2005, cauza C-66/02 *Italia* v *Comisia* [2005] ECR I-10968, para. 117 și hotărârea din 15 iunie 2006, cauzele conexate C-393/04 și C-41/05 *Air Liquide Industries Belgia* [2006] ECR I-5332, para. 35.

(95) Autoritățile cehe susțin că ČSA, o societate pe acțiuni în temeiul legislației cehe, prin urmare, o societate cu răspundere limitată în sensul punctului 10 litera (a) din liniile directoare S&R, a întâmpinat dificultăți grave începând din august 2009, atunci când criza financiară a afectat în mod semnificativ inclusiv sezonul de vârf – orarul de zbor din perioada verii. La momentul respectiv, fluxurile de trezorerie au scăzut la [– 2,4 – – 2,1] miliarde CZK, cu un impact dramatic asupra activelor întreprinderii.

(96) Într-adevăr, în august 2009 întreprinderea a îndeplinit condițiile prevăzute la punctul 10 litera (a) din liniile directoare S&R. Capitalul total înregistrat al ČSA s-a ridicat la 2 735 milioane CZK. În conformitate cu standardele de contabilitate ale Republicii Cehe, capitalul propriu al ČSA era unul negativ în august 2009 ([– 1 000–(– 900)] milioane CZK la sfârșitul lui iulie 2009), peste un sfert din capitalul său social fiind pierdut în ultimele 12 luni, și anume de la valoarea de [900–1 000] milioane CZK a capitalului propriu din iulie 2008. Prin urmare, începând cu august 2009 ČSA și-a început procesul de restructurare. Întreprinderea se afla într-adevăr în dificultate în sensul liniilor directoare S&R la momentul acordării ajutorului pentru restructurare în iunie 2010.

Întreprindere nou creată

(97) Punctul 12 din liniile directoare S&R prevede că o întreprindere nou creată nu este eligibilă în vederea ajutorului pentru salvare sau restructurare, chiar dacă poziția sa financiară este precară. În principiu, o întreprindere este considerată nou creată în primii trei ani de funcționare în domeniul de activitate respectiv.

(98) ČSA a fost creată în 1923, prin urmare, nu poate fi considerată întreprindere nou creată.

Grup de întreprinderi

(99) Conform punctului 13 din liniile directoare S&R, o întreprindere care aparține sau este preluată de un grup de întreprinderi nu este în mod normal eligibilă pentru ajutor de salvare sau restructurare, cu excepția cazului în care se poate demonstra că dificultățile întreprinderii sunt intrinseci și nu constituie rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului și că dificultățile sunt prea grave pentru a fi rezolvate de către grup. În cazul în care o întreprindere aflată în dificultate creează o filială, filiala respectivă, împreună cu întreprinderea aflată în dificultate care o controlează, va fi considerată ca grup și poate primi ajutor în condițiile prevăzute la punctul 13 din liniile directoare S&R.

(100) La momentul acordării ajutorului de restructurare în 2010, ČSA forma împreună cu mai multe întreprinderi un grup activ în domenii legate de transportul aerian ([1]). Situația financiară a grupului arată că, în pofida faptului că aceasta aparține unui grup mai mare de întreprinderi, linia aeriană realizează de fapt cea mai mare parte a cifrei de afaceri (94 %), ceea ce înseamnă că niciuna dintre întreprinderile componente ale grupului nu are posibilitatea să finanțeze restructurarea liniei aeriene. În plus, situația financiară demonstrează că pierderile liniei aeriene sunt intrinseci acesteia, neputând fi atribuite niciuneia dintre întreprinderile componente ale grupului.

(101) Prin urmare, Comisia consideră că dificultățile ČSA nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului, ci se datorează în principal scăderii veniturilor din activitatea principală. Dificultățile sunt prea grave pentru a fi rezolvate în cadrul grupului, în special deoarece contribuția pozitivă a filialelor profitabile era mult prea redusă pentru a compensa pierderile din activitatea principală a ČSA.

(102) Comisia menționează faptul că înființarea ČAH (la sfârșitul lui 2011/începutul lui 2012), care constituie în principal un grup comercial în sensul punctului 13 din liniile directoare S&R, a avut loc după acordarea ajutorului de restructurare, prin urmare, poate fi considerată o parte din restructurare care nu afectează eligibilitatea ajutorului de restructurare. De asemenea, Comisia notează că toate relațiile comerciale dintre întreprinderile membre ale ČAH se vor desfășura în condiții de concurență deplină, în conformitate cu dispozițiile relevante ale legislației cehe ([2]). Prin urmare, ceilalți membri ai grupului nu pot contribui la procesul de restructurare a ČSA.

6.3.2. **Refacerea viabilității pe termen lung**

(103) În primul rând, conform punctului 35 din liniile directoare S&R, planul de restructurare, a cărui durată trebuie să fie cât mai scurtă posibil, trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a întreprinderii într-o perioadă de timp rezonabilă și pe baza unor ipoteze realiste privind condițiile de funcționare viitoare.

(104) În conformitate cu punctul 36 din liniile directoare S&R, planul trebuie să descrie circumstanțele care au condus la dificultățile întreprinderii și să țină seama de situația actuală și de perspectivele viitoare, cu scenarii care să prezinte ipoteze optimiste, pesimiste și intermediare.

(105) Planul trebuie să asigure o transformare care să permită întreprinderii, după încheierea restructurării, să își acopere toate costurile, inclusiv amortizarea și taxele financiare. Rentabilitatea estimată a capitalului trebuie să fie suficient de ridicată pentru a permite întreprinderii restructurate să concureze pe piață prin propriile forțe (punctul 37 din liniile directoare S&R).

([1]) Întreprinderile erau: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (participație 65 %), ČSA Services, s.r.o. (participație 100 %), Holidays Czech Airlines, a.s. (participație 100 %), Slovak Air Service, s.r.o. (participație 100 %), Czech Airlines Handling, s.r.o. și Czech Airlines Technics, a.s. (participație 100 %).

([2]) Articolele 66a și 196a din Legea nr. 513/1991 (Codul comercial) și secțiunea 23 alineatul (7) din Legea nr. 586/1992 (Legea privind impozitul pe venit).

(106) Comisia menționează că PR, sintetizat în secțiunea 2.3 de mai sus, descrie circumstanțele care au condus la dificultățile întreprinderii. Aceasta ia în considerare perspectivele actuale și viitoare privind principala piață a ČSA, și anume serviciile de transport aerian regulate pentru transportul de pasageri și scenariile actuale care prezintă ipoteze optimiste, pesimiste și intermediare, precum și punctele forte și punctele slabe ale ČSA. Prin urmare, Comisia menționează că PR abordează toate aspectele oficiale prevăzute la punctul 36 din liniile directoare S&R.

(107) PR actual presupune că refacerea viabilității pe termen lung va fi atinsă până în 2014. Perioada de restructurare acoperită de cinci ani este relativ lungă. Cu toate acestea, în conformitate cu scenariul de bază, ČSA va genera profit începând cu 2013. De asemenea, majoritatea măsurilor de restructurare au fost deja puse în aplicare, inclusiv reducerea dimensiunii întreprinderii și generarea de contribuții proprii. Autoritățile cehe au demonstrat că strategia din PR a fost stabilită pentru o perioadă de cinci ani în urma unei evaluări atente a celui mai scurt interval de timp necesar pentru refacerea viabilității pe termen lung a ČSA, fără a pierde din vedere posibilele condiții viitoare de funcționare. De asemenea, Comisia menționează că, având în vedere în special situația economică actuală a sectorului de transport aerian, trebuie realizată stabilizarea performanței operaționale și a serviciilor cu scopul de a se asigura viabilitatea *pe termen lung* ca bază solidă pentru o viitoare creștere și nu doar pentru o transformare pe termen scurt. Aceasta în sine durează mai mulți ani. De asemenea, Comisia menționează că au fost acceptate cazuri anterioare vizând perioade de restructurare de cinci ani sau mai mult ([1]). Prin urmare, Comisia consideră că perioada de restructurare de cinci ani este, în medie, acceptabilă.

(108) Pentru a permite o transformare a ČSA, PR vizează reduceri semnificative ale costurilor (în special prin reducerea capacității și a personalului, precum și prin reducerea dimensiunii flotei și a rețelei operate de întreprindere), precum și o serie de inițiative privind veniturile.

(109) Comisia menționează că ČSA a redus în mod semnificativ numărul de piloți și de membri ai echipajului de cabină – fiind desființate peste 1 000 de posturi. Se estimează ca inițiativele privind reducerea costurilor vor genera încasări nete de [390-425] milioane CZK până la sfârșitul lui 2012. Costurile vânzărilor per pasager au fost reduse deja cu [15,5–17]% în 2010.

(110) De asemenea, Comisia anticipează faptul că reducerea dimensiunii flotei (cu 30 %) și a rețelei (cu [18–20]%) va genera o creștere a venitului cu [3,9–4,3]% per ASK. În consecință, coeficientul de ocupare a locurilor urmează să se îmbunătățească cu [66-73]% în temeiul scenariului de bază. Reînnoirea flotei și înlocuirea aeronavelor Boeing cu aeronave Airbus vor conduce la costuri de funcționare și de întreținere mai reduse, ceea ce va determina, la rândul său, o gestionare comercială mai eficientă a flotei. Se preconizează că reducerea dimensiunii rețelei și a flotei va genera încasări nete de [195–215] milioane CZK până la sfârșitul lui 2012.

(111) De asemenea, Comisia menționează că ČSA a introdus un nou sistem de gestionare a veniturilor care urmărește o creștere cu [3–3,5]% per ASK a veniturilor în 2011. Pe lângă veniturile obținute din vânzarea de produse proprii conexe, precum și a produselor furnizate de terți, se așteaptă ca gestionarea veniturilor să contribuie la profituri de [500-560] milioane CZK până la sfârșitul lui 2012.

(112) Pe baza cunoștințelor sale în domeniu, dobândite în urma celorlalte cazuri de restructurare a companiilor aeriene, Comisia consideră că aceste inițiative vor permite ČSA să își reducă costurile și să genereze venituri suplimentare cu scopul de a-și reface viabilitatea pe termen lung până în iunie 2014.

(113) Rezultatele preconizate se bazează pe ipoteze realiste, în special pe ratele de creștere, inflație, prețurile la combustibil și ratele de schimb USD/CZK. În observațiile sale privind decizia de inițiere a procedurii, Republica Cehă a abordat îndoielile Comisiei cu privire la ipotezele de bază prin furnizarea de clarificări suplimentare, în special:

— Pe lângă extinderea perioadei inițiale de restructurare, Republica Cehă și-a revizuit predicțiile pentru elaborarea planului de restabilire a viabilității pe baza unui scenariu de bază revizuit în detrimentul scenariului care prezintă ipoteze optimiste și care stătea la baza planului inițial. ČSA urmărește în prezent să obțină o rentabilitate a capitalului angajat (ROCE) de [1,7–1,85]% până în 2014 în loc de [3–3,5]%, cum se menționa în versiunea inițială a PR.

— ČSA a reprogramat livrarea a 7 aeronave din anii 2013 și 2014 pentru perioada 2014-2016. Aceasta confirmă faptul că ČSA va finanța achiziționarea tuturor aeronavelor respective prin intermediul finanțării comerciale fără ajutorul statului.

— Republica Cehă a confirmat faptul că ČSA renunță la toate activitățile generatoare de pierderi.

(114) Comisia salută faptul că, în urma deciziei de inițiere a procedurii, au fost revizuite ipotezele de bază pentru factorii interni și externi, cum ar fi anticiparea unei rate de creștere mai reduse a cererii în perioada 2010-2013 și costuri mai ridicate la combustibil. Revizuirea și adaptarea unui număr de ipoteze esențiale a condus la

([1]) A se vedea deciziile Comisiei în cazurile *Austrian Airlines* (C 6/09), JO L 59, 9.3.2010, p. 1, considerentul 296 (o perioadă de restructurare de șase ani), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, considerentul 217 (o perioadă de restructurare de cinci ani) și *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, considerentul 93 (o perioadă de restructurare de cinci ani).

revizuirea previziunilor financiare, ceea ce a determinat o scădere a profitului estimat pentru 2013 de la [123–135] milioane CZK la [68–75] milioane CZK. Ipotezele adaptate oferă la momentul actual o viziune mai realistă și mai coerentă asupra dezvoltării viitoare a ČSA.

(115) În plus, ČSA a furnizat o analiză de scenariu care include, pe lângă cele mai realiste ipoteze menționate anterior (scenariul de bază), și scenarii care prezintă ipoteze optimiste și pesimiste modificate în funcție de anumiți factori declanșatori esențiali.

(116) În temeiul scenariului care prezintă ipoteze intermediare, ČSA preconizează atingerea unei marje pozitive de funcționare începând cu 2013. Inclusiv în cel mai rău caz, ČSA ar genera profit începând cu 2014.

(117) Cu toate acestea, ROCE ar trebui să scadă numai la niveluri modeste (de aproximativ [1,9-2,2]%) până în 2015. Aceste rentabilități sunt relativ scăzute, însă par a fi realiste având în vedere faptul că grupul concurenților ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) a atins o valoare ROCE de [– 1,2 – – 1]%–[5,4–6,3]% în perioada 2003-2009. O valoare pozitivă ROCE în acest grup a fost atinsă doar de Lufthansa ([5,3–6]%), British Airways ([4,9–5,7]%) și AF-KLM ([2–2,3]%). Pe de altă parte, întreprinderile au atins o ROCE de [5,5 – 6,5]–[15,5–17]% în perioada 2004-2007 ([1]).

(118) Prin urmare, ROCE vizată de ČSA va rămâne mai scăzută decât ROCE a celor mai eficiente companii low-cost sau a principalelor întreprinderi mari menționate mai sus, care beneficiază de economiile de scară. ČSA va rămâne, cu flota sa restructurată (20-23 aeronave), un jucător regional minor a cărui dezvoltare pe termen lung poate fi asigurată cel mai bine prin intrarea pe piață a unui investitor privat.

(119) Având în vedere că Republica Cehă, în calitate de proprietar al întreprinderii, este pe deplin conștientă de această situație și încurajează o privatizare în timp util, o restabilire modestă a viabilității pare să fie acceptabilă. De asemenea, faptul că ČSA a reușit să obțină un împrumut privat pentru noua aeronavă în locul unui credit bancar garantat de stat, astfel cum se prevedea inițial, este un semn că piețele au încredere în fiabilitatea refacerii viabilității întreprinderii.

(120) De asemenea, Comisia salută progresul semnificativ înregistrat până în prezent de ČSA în ceea ce privește procesul său de restructurare și impactul pozitiv pe care l-a avut asupra ČSA punerea în aplicare a inițiativelor prevăzute în 2011: deși [15,5–17]% din zboruri au fost suspendate anual, scăderea anuală a veniturilor obținute din traficul aerian a fost de numai [8–9]%. În primul trimestru al anului 2012, numărul de pasageri care au zburat spre o destinație directă a înregistrat o creștere de [7,9–8,4]%, ceea ce a influențat în mod pozitiv veniturile per kilometru-loc disponibil (RASK), care au crescut cu [12,5–14]%. De asemenea, în 2011, ČSA a reușit să își reducă costurile de catering cu [115–130] milioane CZK și costurile unitare per pasager cu [14,5–16]%. Datorită punerii în aplicare a măsurilor de economisire, costurile legate de utilizarea sistemului global de distribuție au scăzut cu [68–75] milioane CZK în 2010 și cu [89-96] milioane CZK în 2011.

(121) ČSA a pus deja în aplicare măsurile prevăzute privind reducerea personalului și vânzarea de active, precum și transformarea serviciilor sale auxiliare în filiale, vândute ulterior către ČAH.

(122) Având în vedere măsurile semnificative de restructurare adoptate și progresul înregistrat până la momentul actual, Comisia consideră că PR revizuit va permite ČSA să își refacă viabilitatea pe termen lung într-o perioadă de timp rezonabilă.

6.3.3. **Evitarea denaturării nejustificate a concurenței (măsuri compensatorii)**

(123) În al doilea rând, conform punctului 38 din liniile directoare S&R, trebuie adoptate măsuri compensatorii pentru a se asigura minimizarea, pe cât posibil, a efectelor negative asupra condițiilor de tranzacționare. Astfel de măsuri pot include vinderea activelor, reducerea capacității sau a prezenței pe piață, precum și reducerea barierelor la intrarea pe piețele în cauză (punctul 39 din liniile directoare S&R).

(124) În acest sens, încetarea activităților generatoare de pierderi, necesară pentru a restabili viabilitatea, nu poate fi considerată o reducere a capacității sau a prezenței pe piață atunci când se evaluează măsurile compensatorii (punctul 40 din liniile directoare S&R).

(125) ČSA propune următoarele măsuri compensatorii:

— reducerea capacității;

— cedarea sloturilor de aterizare pe aeroporturile coordonate la nivel european, inclusiv vânzarea sloturilor pe aeroportul Heathrow din Londra;

— vânzarea de active.

(126) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la anumite măsuri compensatorii propuse de ČSA în sensul că acestea păreau simple măsuri privind viabilitatea. Republica Cehă a clarificat acest aspect și a oferit o justificare care demonstrează importanța măsurilor enumerate anterior.

([1]) Studiu de piață elaborat de Boston Consulting Group.

Reducerea capacității

(127) ČSA a plănuit să își reducă flota cu 50 %, fapt care va afecta la rândul său rețeaua de rute. Capacitatea totală a întreprinderii era în 2009 de [8–9] miliarde ASK. La sfârșitul procesului de restructurare, ČSA plănuiește să ofere [6,2–7] miliarde ASK, însemnând că rețeaua va suferi o reducere de [2–2,2] miliarde ASK (reprezentând [20–25]%).

(128) De asemenea, ČSA a fost de acord că și alte măsuri ar trebui considerate simple măsuri privind viabilitatea, cum ar fi decizia de suspendare a rutelor către New York și Toronto. Această decizie a fost luată de consiliul director al ČSA în iulie 2009 (și anume, înainte de începerea perioadei de restructurare). Zborurile au fost suspendate începând cu noiembrie 2009. Cu toate acestea, decizia ČSA de a suspenda rutele respective, luată înainte de începerea perioadei de restructurare, indică faptul că decizia comercială a fost adoptată mai degrabă cu scopul de a îmbunătăți viabilitatea liniei aeriene și nu pentru a minimiza efectele de denaturare ale ajutorului de stat asupra condițiilor de tranzacționare.

(129) În PR revizuit, ČSA propune drept măsuri compensatorii eliminarea a șase rute profitabile [1] și reducerea capacității ASK pe încă 10 rute profitabile suplimentare [2]. Suspendarea zborurilor respective și propunerea de reducere a capacității vor conduce la o reducere a capacității disponibile cu [900–1 000] milioane ASK, care corespunde unei reduceri cu [10–11]% [3] a capacității serviciilor de transport aerian regulat în raport cu 2009. ČSA a confirmat faptul că va menține o capacitate redusă ca măsură compensatorie până la sfârșitul perioadei de restructurare.

(130) Rutele sunt considerate profitabile dacă în 2009 au generat o marjă pozitivă de contribuție C1. Contribuția C1 ia în considerare zborurile, pasagerii și costurile de distribuție (și anume, costurile variabile) atribuite fiecărei rute individuale. Aceasta este calculată drept (venituri per rută-costuri variabile per rută)/venituri per rută. Prin urmare, toate rutele care aduc o contribuție C1 pozitivă generează venituri suficiente nu doar pentru a acoperi costurile variabile ale unei rute, ci și pentru a contribui la costurile fixe ale întreprinderii.

(131) Din punctul de vedere al Comisiei, marja de contribuție C1 pare să fie cifra corespunzătoare, întrucât ia în considerare toate costurile legate direct de ruta în cauză. Comisia menționează faptul că o marjă similară a fost acceptată într-un caz similar [4].

(132) În ceea ce privește argumentul părții terțe (TS), care susține că ČSA a deschis noi rute generatoare de pierderi, cum ar fi ruta Praga-Abu Dhabi, Comisia menționează faptul că, în urma clarificării furnizate de autoritățile cehe, această rută este un zbor în regim „*code-share*" operat în cooperare cu compania Etihad Airways. În orice caz, chiar dacă poate deschide noi rute, ČSA s-a angajat să își reducă cu [20-25]% (în ASK) rețeaua totală de rute și să o mențină la acest nivel până la sfârșitul perioadei de restructurare. De asemenea, ČSA s-a oferit să elimine sau să își reducă capacitatea pe 16 rute profitabile pentru compensarea concurenților.

Cedarea sloturilor de aterizare pe aeroporturile coordonate europene

(133) Comisia menționează că, în urma modificării rețelei, ČSA va ceda un număr de sloturi de aterizare pe aeroporturile coordonate [5]. Cedarea sloturilor de aterizare va permite altor linii aeriene concurente să își sporească capacitatea pe respectivele aeroporturi coordonate (indiferent de ruta actuală care a fost retrasă), reprezentând, prin urmare, o reducere a barierelor la intrarea pe piață în beneficiul concurenților ČSA.

Vânzarea de active

(134) În plus, ČSA susține că vânzarea activelor sale care nu sunt generatoare de pierderi, cum ar fi vânzarea sloturilor pe aeroportul Heathrow din Londra (a se vedea considerentul 47) și a 15 aeronave (a se vedea considerentul 48), precum și vânzarea activității sale comerciale scutite de accize (a se vedea considerentul 46) și a filialelor sale către ČAH (a se vedea considerentul 53), trebuie considerate, de asemenea, o măsură compensatorie. Cu toate acestea, având în vedere faptul că măsurile compensatorii trebuie adoptate în special pe piața unde întreprinderea urmează să ocupe o poziție semnificativă după restructurare, sunt relevante numai măsurile referitoare la piața transportului aerian de pasageri.

(135) Prin urmare, în afara reducerii cu [10–11]% a capacității rutelor profitabile și a cedării sloturilor pe aeroporturile coordonate, pot fi considerate drept măsuri compensatorii numai vânzarea sloturilor pe aeroportul Heathrow din Londra și vânzarea a 15 aeronave, în timp ce vânzarea activității comerciale scutite de accize și a filialelor ČSA către ČAH nu poate fi considerată astfel deoarece nu afectează poziția ČSA pe piața sa principală.

Nivelul de adecvare a măsurilor compensatorii propuse

(136) La evaluarea nivelului de adecvare a măsurilor compensatorii, Comisia ia în calcul structura pieței și condițiile de concurență pentru a asigura faptul că măsurile respective nu conduc la deteriorarea structurii pieței (punctul 39 din liniile directoare S&R).

[1] […].
[2] […].
[3] Reducerea netă fără retragerea rutelor generatoare de pierderi care este necesară pentru a restabili viabilitatea, luând, de asemenea, în considerare extinderea planificată a capacității între FY2010 și FY2013.
[4] A se vedea decizia Comisiei în cazul *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, considerentul 111.
[5] Cea mai mare parte a sloturilor vizează aeroporturile coordonate [aeroporturile unde sloturile respective sunt alocate de către un coordonator în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

(137) Măsurile compensatorii trebuie să fie proporționale cu efectele de denaturare ale ajutorului de stat, în special cu dimensiunea și importanța relativă a întreprinderii pe piața sau piețele sale. Gradul de reducere trebuie stabilit de la caz la caz (punctul 40 din liniile directoare S&R).

(138) Comisia menționează faptul că, deși ČSA deține în continuare o poziție de lider pe piața cehă a aviației, cota ČSA din întreaga capacitate de producție a industriei aeriene din Europa și randamentul (în ceea ce privește pasagerii) este de doar 1-2 %. Pentru un transportator relativ mic precum ČSA, o reducere suplimentară a flotei poate avea un efect negativ asupra viabilității sale, fără a oferi oportunități semnificative pe piață pentru concurenți.

(139) În ceea ce privește cea mai importantă parte a contribuției proprii, și anume reducerea capacității, Comisia consideră suficientă o reducere de [10–11]%, în special prin comparație cu alte cazuri de restructurare a unor linii aeriene ([1]).

(140) În acest context, Comisia consideră că măsurile compensatorii menționate anterior sunt suficiente în temeiul liniilor directoare S&R cu scopul de a asigura minimizarea, pe cât posibil, a efectelor negative asupra condițiilor de tranzacționare.

6.3.4. **Limitarea la minimum a ajutorului (contribuția proprie)**

(141) În al treilea rând, conform punctului 43 din liniile directoare S&R, pentru a limita valoarea ajutorului la minimul absolut necesar pentru acoperirea costurilor de restructurare, beneficiarul trebuie să asigure o contribuție semnificativă la restructurare, folosind resursele sale proprii. Aceasta poate include vânzarea de active care nu sunt esențiale pentru supraviețuirea întreprinderii sau finanțarea externă în condițiile pieței.

(142) În ceea ce privește întreprinderile mari, Comisia consideră în general ca fiind corespunzătoare o contribuție de cel puțin 50 % din costurile de restructurare. Cu toate acestea, în circumstanțe excepționale și în cazurile deosebit de dificile, Comisia poate accepta o contribuție mai redusă (punctul 44 din liniile directoare S&R).

(143) Contribuția proprie trebuie să fie reală, și anume efectivă, excluzând toate profiturile viitoare estimate, cum ar fi fluxurile de trezorerie (punctul 43 din liniile directoare S&R). În mod inerent, contribuția proprie nu trebuie să includă un ajutor de stat suplimentar.

([1]) În cazul Air Malta [Decizia Comisiei SA.33015, C(2012) 4198 final], reducerea capacității rutelor profitabile s-a ridicat la 5 %. În deciziile anterioare de restructurare a companiilor aeriene măsurile compensatorii acceptate făceau trimitere la o reducere generală a capacității - Austrian Airlines: 15 % (Decizia Comisiei C 6/2009, JO L 59, 9.3.2010, p. 1, considerentul 323) LTU: 28 % (Decizia Comisiei N 428/2002, JO C 148, 25.6.2003) sau la o scădere a cotei de piață – Cyprus Airways: 3 % (Decizia Comisiei C10/2006, JO L 49, 22.2.2008, p. 25, considerentul 129).

(144) În ceea ce privește costurile totale de restructurare de [8 900–10 500] milioane CZK, contribuția proprie propusă pentru ČSA include

— un împrumut bancar privat acordat de banca Komerční banka ([125–140] milioane CZK) și

— vânzarea de active (terenuri, proprietăți, aeronave și filiale) ([2]).

(145) Contribuția proprie a ČSA propusă de autoritățile cehe ar reprezenta [70-80]% din costurile totale de restructurare. De asemenea, Comisia menționează faptul că ČSA a obținut un acord de leasing privat pentru o aeronavă ([25–30] milioane USD) care poate fi considerat, în egală măsură, o contribuție proprie.

Leasingul unor aeronave

(146) ČSA a reușit să obțină un acord de leasing cu finanțare privată pentru achiziționarea unei aeronave Airbus A319 și a două motoare în mai 2011. Împrumutul a fost acordat în condițiile pieței de către […]. Acordul de leasing corespunde unui împrumut în valoare de [25–30] milioane USD (aproximativ [520–600] milioane CZK sau [5,3–5,9]% din costurile de restructurare).

(147) Compania de leasing va pune aeronava la dispoziția ČSA în temeiul unui leasing financiar pentru o perioadă de 10 ani; în momentul achitării integrale a tuturor tranșelor, ČSA va deveni proprietarul aeronavei respective. În afară de plata anticipată a [29-33]% din prețul aeronavei, ČSA va achita locatorului rate trimestriale, plățile fiind calculate din prețul aeronavei plus echivalentul dobânzii pentru împrumutul acordat de bancă întreprinderii de leasing [rata dobânzilor interbancare pe piața londoneză (LIBOR) la 3 luni plus o marjă]. Plata ratelor (sau mai degrabă rambursarea împrumutului acordat de […] întreprinderii de leasing) va fi garantată în special printr-un gaj asupra aeronavei în favoarea băncii, care va fi în vigoare pe întreaga durată a contractului de leasing.

(148) Comisia menționează că acordul de leasing demonstrează faptul că ČSA a fost deja capabilă să obțină o finanțare externă în condițiile pieței fără ajutorul autorităților cehe. O astfel de finanțare indică faptul că piața are încredere în fezabilitatea restabilirii prevăzute a viabilității. Prin urmare, Comisia consideră că împrumutul de [520-600] milioane CZK face parte din contribuția proprie.

([2]) Pentru detalii a se vedea tabelul 5.

Împrumutul privat acordat de Komerční banka

(149) Împrumutul propus acordat de banca Komerční banka constă într-o linie de credit în temeiul unui acord-cadru. Comisia menționează că acordul-cadru care prevede o linie de credit de [480–540] milioane CZK era deja încheiat la 31 martie 2009 și că, având în vedere deteriorarea situației financiare a ČSA, linia de credit a fost redusă prin modificările ulterioare ale acordului-cadru. Cea mai recentă modificare a acordului-cadru din decembrie 2009 prevedea o linie de credit de doar [200–220] milioane CZK până la 30 iunie 2010. Comisia înțelege că valoarea contribuției proprii propuse de [125–140] milioane CZK reprezintă cel mai recent sold al liniei de credit.

(150) Contribuția proprie ar trebui să demonstreze faptul că piața are încredere în fiabilitatea refacerii prevăzute a viabilității. Întrucât acordul de împrumut relevant a fost încheiat cu mult înainte de începerea perioadei de restructurare și având în vedere că banca Komerční banka a redus succesiv linia de credit, Comisia nu acceptă acest împrumut privat drept contribuție proprie în conformitate cu punctul 43 din liniile directoare S&R.

Vânzarea de active

(151) Vânzarea de active poate fi împărțită în trei categorii – (i) vânzările către operatorii privați de pe piață, (ii) vânzările de active imobile către Aeroportul Praga și (iii) vânzările de filiale către statul ceh (ČAH).

(i) Vânzările către operatorii privați de pe piață

(152) O parte din vânzări au fost efectuate pe baza unei licitații deschise, transparente și necondiționate, cum ar fi vânzarea activității comerciale scutite de accize și vânzarea întreprinderii Slovak Air Services, s.r.o.. O altă parte a fost vândută entităților private în urma negocierilor individuale, precum aeronavele și sloturile orare pe aeroportul Heathrow din Londra, care au fost vândute diferitor linii aeriene și, respectiv, întreprinderii British Airways. Vânzările au fost efectuate în iulie 2010 și au generat [3–3,5] miliarde CZK ([31–35]% din costurile totale de restructurare).

(153) Comisia menționează că această parte a contribuției la costurile de restructurare provine într-adevăr din resursele proprii ale întreprinderii, fiind reală și efectivă, astfel cum se solicită la punctul 43 din liniile directoare S&R. Prin urmare, Comisia acceptă aceste proceduri ca parte a contribuției proprii.

(ii) Vânzările către Aeroportul Praga

(154) Terenurile și proprietățile localizate în perimetrul aeroportului Praga-Ruzyně au fost vândute Aeroportului Praga la 9 decembrie 2009, 2 februarie 2010 și 13 mai 2010. Vânzarea acestor active s-a ridicat la suma de [1 620–1 850] milioane CZK ([15–17]% din costurile totale de restructurare).

(155) Republica Cehă a pus în aplicare o lege privind dreptul de proprietate asupra aeroportului Praga-Ruzyně în temeiul căreia toate terenurile și proprietățile aflate în perimetrul aeroportului trebuie să fie deținute de o întreprindere de stat, având în vedere importanța strategică a acestuia. Potrivit autorităților cehe, proprietatea este importantă din punct de vedere strategic pentru aeroportul Praga-Ruzyně datorită noii piste care urmează să fie construită în cadrul acestuia.

(156) Toate activele menționate anterior au fost vândute la un preț stabilit în rapoartele de evaluare întocmite de experți independenți din Republica Cehă [1] înainte ca tranzacțiile respective să aibă loc. Comisia a analizat rapoartele de evaluare prezentate și le-a considerat suficient de corente. Rapoartele nu oferă motive de preocupare deoarece nu au fost constatate erori, au fost aplicate metodologiile acceptate, iar evaluările s-au bazat pe ipoteze credibile. De asemenea, Comisia menționează că rapoartele de evaluare au fost întocmite înainte ca tranzacțiile respective să aibă loc și că acestea nu iau în considerare monopolul în care se află statul în calitate de unic cumpărător potențial. Prin urmare, Comisia consideră că rezultatele rapoartelor de evaluare reprezintă o aproximare corespunzătoare a prețurilor de piață realiste pentru activele respective.

(157) Raportul de evaluare nu a luat în considerare gajurile sau alte forme de servitute. În ceea ce privește gajurile, în special garantarea împrumutului Osinek, autoritățile cehe au confirmat faptul că gajurile au fost ridicate înainte de efectuarea vânzărilor. În două dintre cele trei contracte de vânzare, din 9 decembrie 2009 și 2 februarie 2010, părțile au convenit ca proprietatea să fie transferată fără alte servituți suplimentare. Numai cel de-al treilea contract, din 13 mai 2010, conține o clauză conform căreia proprietatea transferată include servituțile enumerate în cartea funciară. Servituțile relevante sunt, după cum urmează:

(a) servitute în favoarea Aeroportului Praga în ceea ce privește utilizarea transformatoarelor și a punctelor de distribuție (lotul nr. 2587);

(b) servitute în favoarea ČSA în ceea ce privește utilizarea terenului în scopul efectuării de zboruri (lotul nr. 2588/3);

(c) servitute în favoarea PREdistribuce, a.s. în ceea ce privește menținerea unei rețele de cablu și dreptul de a intra pe proprietate (lotul nr. 2586/1).

[1] Experții (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. și PROSCON, s.r.o.) sunt înregistrați în Registrul Instituțiilor de Experți menținut de Ministerul de Justiție al Republicii Cehe și au experiență în domeniul evaluării activelor.

(158) Comisia consideră că servituțile pot, în principiu, să reducă valoarea bunurilor imobile. Cu toate acestea, Comisia menționează că servitutea prevăzută la considerentul 156 litera (a) a încetat să mai existe în momentul în care proprietatea a fost transferată ca servitute în favoarea cumpărătorului. Autoritățile cehe au confirmat faptul că servitutea prevăzută la considerentul 156 litera (b) nu mai exista la momentul transferării proprietății. Cea de-a treia servitute, prevăzută la considerentul 156 litera (c), se află încă în vigoare, însă aceasta este una dintre condițiile de conectare a Aeroportului Praga la rețeaua de distribuție a energiei electrice operată de PREdistribuce, a.s.

(159) Având în vedere natura esențială a singurei servituți transferate odată cu proprietatea, Comisia consideră că servituțile descrise mai sus nu au afectat valoarea activelor vândute.

(160) Având în vedere de mai sus, Comisia acceptă procedurile privind vânzarea de terenuri, care se ridică la [1 620–1 850] milioane CZK, drept contribuție proprie.

(iii) Vânzarea de filiale către ČAH

(161) O altă parte a vânzărilor către stat constă în vânzarea filialelor ČSA către ČAH. Acestea au fost: HCA ([500–580] milioane CZK); Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] milioane CZK); ČSA Services, s.r.o. ([25–28] milioane CZK) și Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] miliarde CZK). Valoarea totală a acestor active este de [2,35–2,6] miliarde CZK ([24–26]% din costurile totale de restructurare).

(162) Valorile vânzărilor au fost stabilite pe baza rapoartelor de evaluare întocmite de Deloitte Advisory, s.r.o. și PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o., menționate la considerentul 53. Comisia a analizat rapoartele de evaluare prezentate și le-a considerat suficient de coerente. Rapoartele nu ofereau motive de preocupare deoarece nu au fost constatate erori, au fost aplicate metodologiile acceptate, iar evaluările s-au bazat pe ipoteze credibile. Prin urmare, Comisia consideră că rezultatele rapoartelor de evaluare reprezintă o aproximare corespunzătoare a prețurilor de piață realiste pentru activele respective. De asemenea, Comisia menționează că rapoartele de evaluare au fost întocmite înainte ca tranzacțiile în cauză să aibă loc.

(163) Crearea ČAH a făcut obiectul observațiilor din partea concurentului, care a afirmat că scopul unei astfel de structuri este exclusiv de a oferi fonduri suplimentare întreprinderii ČSA. Cu toate acestea, Comisia menționează că Republica Cehă a declarat că înființarea ČAH este motivată și de alte considerente în afară de simplul transfer de capital către ČSA. Obiectivul principal al ČAH este de a face întreprinderile de stat mai atractive pentru potențialii investitori. Structura ČAH ar permite, într-adevăr, o privatizare mai ușoară a filialelor individuale ale ČSA pentru diferiți investitori în mod separat. De asemenea, înființarea ČAH ar trebui să asigure un preț competitiv pentru serviciile intragrup și să stimuleze profiturile pentru toate filialele, precum și orientarea acestora către clienții externi.

(164) În cele din urmă, înființarea ČAH în forma sa actuală a fost aprobată de autoritatea cehă în domeniul concurenței (cu angajamente), vânzările filialelor fiind efectuate pe baza rapoartelor de evaluare menționate mai sus.

(165) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că valoarea contribuției proprii totale, inclusiv vânzările de filiale, s-ar ridica la [78–85]% din costurile totale de restructurare. Cu toate acestea, în cazul de față, nu este necesară luarea în considerare a acestei măsuri, întrucât, inclusiv în lipsa acesteia, ČSA a asigurat o contribuție proprie suficientă în vederea acoperirii costurilor sale de restructurare (constând în vânzarea către operatorii privați de pe piață, vânzarea de terenuri și proprietăți către Aeroportul Praga deținut de stat și închirierea de aeronave), care se ridică la [5,2–5,8] miliarde CZK sau [55–60]% din costurile de restructurare ([1]).

(166) Prin urmare, Comisia consideră că cerința de la punctul 43 din liniile directoare S&R a fost îndeplinită și, în consecință, ajutorul este limitat la minimul necesar din costurile de restructurare.

6.3.5. **Principiul „prima și ultima dată”**

(167) În sfârșit, ajutorul trebuie să respecte principiul „prima și ultima dată”. Punctul 72 din liniile directoare S&R prevede că o întreprindere care a primit ajutor de salvare și restructurare în ultimii zece ani nu este eligibilă pentru ajutor de salvare sau restructurare.

(168) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia exprima îndoieli cu privire la eventualele elemente de ajutor de stat implicate în împrumutul Osinek. Cu toate acestea, în decizia sa finală în cazul SA.29864 – Prezența posibilă a

([1]) Elementul de ajutor notificat este de 2 500 milioane. Închirierea de aeronave ([520–600] milioane CZK), vânzările către operatorii privați de pe piață ([3–3,5] miliarde CZK) și vânzarea de terenuri și proprietăți către stat ([1,62–1,85] miliarde CZK) se ridică la [5,2–5,8] miliarde CZK. Prin urmare, chiar dacă vânzarea filialelor către ČAH este considerată ajutor, elementul de ajutor ar fi de [4,5–5] miliarde CZK (2 500 milioane CZK plus [2,35–2,6] miliarde CZK). Acest element de ajutor este mai mic decât valoarea contribuției proprii ([5,2–5,8] miliarde CZK), care ar acoperi, prin urmare, peste 50 % din costurile totale de restructurare de [8,9–10,5] miliarde CZK.

unui ajutor de stat în cadrul unui împrumut acordat de Osinek a.s, Comisia a concluzionat că împrumutul Osinek nu a reprezentat un ajutor de stat și, chiar dacă ar fi fost considerat ajutor de stat, acesta ar fi fost compatibil în temeiul TF ([1]). Mai mult, autoritățile cehe au confirmat că ČSA nu a beneficiat de niciun ajutor de salvare sau restructurare în ultimii 10 ani. Prin urmare, Comisia consideră că principiul „prima și ultima dată" este respectat.

6.3.6. **Alte aspecte privind ajutoarele de stat**

(169) Pe parcursul procedurii oficiale de investigare, părți terțe au indicat un număr de posibile aspecte privind ajutoarele de stat, respectiv cu privire la vânzarea HCA, finanțarea încrucișată a remunerației directorului executiv al ČSA de către Aeroportul Praga și un eventual avantaj acordat ČSA pentru operarea rutei Praga-Tel Aviv.

Vânzarea HCA

(170) În observațiile sale, TS a afirmat că ČSA a folosit ajutorul de stat primit pentru a-și extinde activitățile de transport charter (realizate prin filiala HCA), oferind curse la un preț mai mic cu 20 % decât prețurile standard practicate pe piață.

(171) Comisia a solicitat informații detaliate cu privire la vânzarea și exploatarea viitoare a HCA. Republica Cehă a clarificat faptul că nicio aeronavă nu a fost acordată HCA în momentul transferului activității de transport charter și a confirmat că toate operațiunile de închiriere de aeronave au loc în condițiile pieței și în conformitate cu avizul unui expert cu privire la prețurile de transfer ([2]) sau cu ratele de închiriere stabilite pe baza Lease Rate Digest publicată de Oficiul Internațional de Aviație ([3]), specializat în estimări ale ratelor pieței cu privire la leasingurile operaționale pentru tipurile individuale de aeronave și anii de producție.

(172) Cu privire la orice potențial transfer de angajați, autoritățile cehe au clarificat faptul că un număr mic de angajați cu funcții administrative (aproximativ 20) a fost transferat către HCA de la ČSA în 2010 în legătură cu contribuția la activitatea de transport charter ČSA și în conformitate cu normele prevăzute în Codul comercial ceh. Majoritatea personalului, inclusiv toți piloții și echipajul de cabină, s-a alăturat la HCA în urma unui nou proces de selecție. Toții membrii personalului care erau angajați anterior de către ČSA și-au reziliat contractele și au încheiat noi contracte cu HCA. Sporurile de vechime nu au fost transferate în noile contracte.

(173) În sfârșit, Republica Cehă a confirmat faptul că nicio parte din flota ČSA nu va fi transferată către HCA în vederea utilizării pentru operarea de zboruri ČSA. HCA nu s-a extins din 2009 și nu face decât să revină la volumul inițial de zboruri operate de divizia charter a ČSA în anii 2008-2009. Aceasta nu va prelua operarea zborurilor programate pentru destinațiile suspendate de ČSA, ci va asigura numai curse charter.

(174) Având în vedere informațiile furnizate, Comisia consideră că nu are loc nicio subvenționare încrucișată a activităților între ČSA și HCA și că avantajul selectiv acordat întreprinderii ČSA nu a fost transmis către HCA.

Finanțarea încrucișată a remunerației directorului executiv

(175) Directorul executiv al ČSA era, de asemenea, directorul executiv al Aeroportului Praga și a primit salariu de la ambele instituții în 2010 și 2011. În ceea ce privește afirmația referitoare la eventualul avantaj acordat ČSA sub forma unui salariu oferit directorului executiv, Republica Cehă a explicat că remunerația directorului executiv a fost stabilită în baza a două contracte de administrare separate, încheiate între directorul executiv și ČSA, respectiv între directorul executiv și Aeroportul Praga. În plus, Republica Cehă a afirmat că Aeroportul Praga nu a furnizat nicio compensație în schimbul plății remunerației pentru activitățile directorului executiv în cadrul ČSA. În temeiul celor două contracte de administrare, remunerația a constat în două componente, un salariu de bază și un bonus pe baza performanțelor. Componenta de bază din contractul ČSA a fost redusă la 1 CZK pe lună până când ČSA reușește să atingă rezultate de operare pozitive. Cu toate acestea, volumul de bonusuri corelate cu performanțele a fost stabilit tot la valoarea multiplicată de douăsprezece ori a componentei de bază neredusă pe an.

(176) Comisia a verificat situația salariului directorului executiv care arată că, într-adevăr, salariul și bonusurile plătite de ČSA directorului executiv s-au ridicat la aproximativ […] din venitul său anual, cealaltă sumă […] provenind din contractul acestuia cu Aeroportul Praga. Diferența este justificată în special de diferențele de performanță ale celor două întreprinderi în perioada respectivă.

(177) Întrucât directorul executiv a fost remunerat pentru munca sa de fiecare dintre întreprinderi într-un mod care a reflectat performanța acestora, Comisia consideră că ČSA nu a primit niciun ajutor de stat prin modul în care directorul executiv a fost remunerat pentru munca sa.

([1]) Ajutorul de stat acordat în temeiul TF servește altui scop, respectiv facilitarea accesului unei întreprinderi la finanțări externe în vederea remedierii unor perturbări grave ale economiei unui stat membru în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (b) TFUE și, prin urmare, nu constituie un ajutor pentru salvare și restructurare în sensul liniilor directoare S&R în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

([2]) Aviz expert din 3 iunie 2011, realizat pentru Grupul ČSA de Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Ruta Tel Aviv

(178) În observațiile sale, TS susține că Republica Cehă a negociat posibilitatea de a opera pe ruta Praga-Tel Aviv cu mai mult de o aeronavă de transport în special în beneficiul ČSA. Negocierile, care au implicat o modificare a Acordului bilateral privind transportul aerian (denumit în continuare „acordul") între Republica Cehă și Statul Israel ([1]), au avut loc la scurt timp după încheierea unei licitații publice pentru operarea pe această rută, licitație câștigată de TS [a se vedea considerentul 73].

(179) Comisia remarcă faptul că Republica Cehă avea dreptul legal de a iniția negocieri cu Statul Israel în vederea extinderii drepturilor de acces la piața de transporturi pentru operatorii de transport aerian ale ambelor părți până la momentul încheierii unui Acord euro-mediteranean unitar privind serviciile aeriene între UE și statele sale membre, pe de o parte, și Statul Israel, pe de altă parte.

(180) În cadrul procesului de consultare care a precedat încheierea acordului, autoritățile aeronautice au convenit, între altele, asupra unei extinderi temporare a accesului pe piața transporturilor prin aprobarea unor „curse speciale", fapt care a fost urmat de modificarea acordului.

(181) Autoritățile cehe au explicat faptul că extinderea accesului pe piața de transporturi ceho-israeliană nu a fost negociată numai în beneficiul ČSA și că extinderea accesului a fost acceptată în deplină conformitate cu normele juridice naționale și nu a intrat în conflict cu Decizia Departamentului de Aviație Civilă din cadrul Ministerului Transporturilor din Republica Cehă de a acorda drepturi de transport pentru operarea pe ruta de servicii de călătorie ([2]).

(182) Comisia consideră că statele membre au într-adevăr dreptul de a iniția o modificare a acordului bilateral în orice moment dacă obiectul acesteia nu intră în conflict cu dispozițiile legislației UE. De asemenea, decizia prin care TS a primit dreptul de a opera pe ruta Praga-Tel Aviv nu prevede faptul că nu pot fi acordate drepturi similare și altor operatori dacă aceasta se realizează în conformitate cu dispozițiile acordului.

(183) În sfârșit, Comisia remarcă faptul că la articolul III alineatul (1) din acordul revizuit se prevede că „*Fiecare parte contractantă are dreptul de a indica în scris celeilalte părți una sau mai multe linii aeriene în vederea operării serviciilor convenite pe rutele specificate*". Așadar, ČSA nu este singura companie de transport aerian care a beneficiat de pe urma acestei modificări a acordului. Într-adevăr, revizuirea acordului pare să reprezinte o măsură de deschidere a pieții care poate fi privită drept procoroncurențială. Prin urmare, nu se poate concluziona că această măsură ar favoriza ČSA în mod special și, prin urmare, că ar constitui ajutor de stat.

6.4. CONCLUZIE

(184) Măsura menționată constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Comisia regretă că autoritățile cehe nu au respectat obligația de a nu pune în aplicare măsurile preconizate în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Cu toate acestea, având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că ajutorul în valoare de 25 000 de milioane CZK acordat și planul de restructurare sunt compatibile cu condițiile prevăzute de liniile directoare S&R. În consecință, Comisia consideră că ajutorul este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de restructurare notificat de Republica Cehă, constând în acordarea a 2 500 milioane CZK în favoarea České aerolinie, a.s. (Czech Airlines) sub forma unei conversii în acțiuni a creanțelor în legătură cu un împrumut, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Ajutorul de stat este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Cehe.

Adoptată la Bruxelles, 19 septembrie 2012.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

([1]) Acordul privind transportul aerian dintre Guvernul Republicii Federale Cehoslovace și Guvernul Statului Israel, încheiat la Ierusalim la 24 aprilie 1991.

([2]) Decizia Departamentului de Aviație Civilă din cadrul Ministerului Transporturilor din Republica Cehă nr. 278/2011-220-SP/18 din 30 iunie 2011.