ROZHODNUTIE KOMISIE

z 19. septembra 2012

o štátnej pomoci č. SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), ktorú Česká republika poskytla podniku České aerolinie, a.s. (ČSA – České aerolinie – plán reštrukturalizácie)

[oznámené pod číslom C(2012) 6352]

(Iba české znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2013/151/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

so zreteľom na rozhodnutie Komisie o začatí konania stanoveného v článku 108 ods. 2 ZFEÚ [1] v súvislosti s pomocou SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) [2],

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Listom z 12. mája 2010 Česká republika oznámila Komisii pomoc na reštrukturalizáciu podniku České aerolinie, a.s. (ďalej len „ČSA“). Komisia požiadala o dodatočné informácie listami zo 6. júna 2010 a 25. novembra 2010, na ktoré české orgány odpovedali listami z 15. a 24. septembra 2010, 15. decembra 2010 a 28. februára 2011.

(2) Komisia informovala v liste z 23. februára 2011 Českú republiku, že sa vo veci pomoci rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“). Česká republika poskytla pripomienky k rozhodnutiu v liste z 28. apríla 2011. Komisia položila ďalšie otázky v liste z 26. júla 2011, 15. marca 2012, 7. mája 2012 a 11. júla 2012, na ktoré Česká republika odpovedala 22. augusta 2011, 15. septembra 2011, 7. októbra 2011, 16. novembra 2011, 23. novembra 2011, 12. decembra 2011, 3. januára 2012, 16. apríla 2012, 22. mája 2012, 14. júna 2012, 5. júla 2012, 10. júla 2012, 20. júla 2012 a 10. augusta 2012.

(3) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 23. júna 2011. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky.

(4) Komisii boli doručené pripomienky dvoch zainteresovaných strán 30. júna 2011, 19. júla 2011, 15. augusta 2011, 25. novembra 2011 a 13. decembra 2011. Komisia ich poskytla Českej republike, aby na ne mohla reagovať. Pripomienky Českej republiky boli doručené v listoch z 31. augusta 2011 a 3. februára 2012.

2. OPIS OPATRENIA A PLÁNU REŠTRUKTURALIZÁCIE

2.1 POMOC NA REŠTRUKTURALIZÁCIU

(5) Oznámené opatrenie pomoci na reštrukturalizáciu zahŕňalo spolu i) úver vo výške 2,5 mld. CZK od štátneho podniku Osinek, a.s. (ak sa bude pokladať za štátnu pomoc), ii) zrušenie záložného práva a kapitalizáciu pohľadávky z úveru od spoločnosti Osinek a iii) zaručený bankový úver vo výške 20,8 mil. EUR na nákup lietadla. Oznámené plánované náklady na reštrukturalizáciu predstavujú spolu [8,9 až 10,5] (*) mld. CZK [3] ([360 až 410] mil. EUR).

[1] S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107, resp. 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie („ZFEÚ“). Oba súbory ustanovení sú vecne identické. Na účely tohto rozhodnutia sa odkazmi na články 107 a 108 ZFEÚ v prípade potreby rozumejú odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES. ZFEÚ priniesla aj niektoré zmeny terminológie, napríklad nahradenie termínu „Spoločenstvo“ termínom „Únia“ a termínu „spoločný trh“ termínom „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa používa terminológia použitá v ZFEÚ.

[2] Rozhodnutie Komisie K(2011) 994 v konečnom znení z 23. februára 2011 (Ú. v. EÚ C 182, 23.6.2011, s. 13).

(*) Dôverné informácie

[3] Výška nákladov na reštrukturalizáciu v nadväznosti na aktualizáciu plánu reštrukturalizácie (z 3. januára 2012). V oznámení predstavovali náklady na reštrukturalizáciu [7,60 až 9,20] mld. CZK.

(6) Komisia prijala 21. marca 2012 rozhodnutie vo veci SA.29864 – možné aspekty štátnej pomoci pri poskytnutí úveru spoločnosti Osinek, a.s. Pri skúmaní Komisia dospela k záveru, že úver od spoločnosti Osinek nepredstavuje štátnu pomoc a aj v prípade, že by išlo o štátnu pomoc, bola by takáto pomoc zlučiteľná s dočasným rámcom Spoločenstva pre opatrenia štátnej pomoci na podporu prístupu k financovaniu v období súčasnej finančnej a hospodárskej krízy [1] (ďalej len „dočasný rámec"). Preto sa v tomto prípade pomoci na reštrukturalizáciu už uvedenému opatreniu nevenuje pozornosť. Od zaručeného bankového úveru vo výške 20,8 mil. EUR sa upustilo, pretože podniku ČSA sa podarilo zabezpečiť si finančný leasing od […]. Jediným opatrením pomoci na reštrukturalizáciu, ktoré sa má posúdiť, teda je kapitalizácia pohľadávky z úveru od spoločnosti Osinek po zrušení záložného práva.

Zrušenie záložného práva a kapitalizácia pohľadávky (premena dlhu na akcie)

(7) Česká vláda prijala 3. mája 2010 uznesenie č. 333 o pláne reštrukturalizácie ČSA (ďalej len „uznesenie č. 333"), v ktorom ministerstvu priemyslu a obchodu [2] nariadila zrušiť záložné právo v prípade niektorých nehnuteľností, ktoré zaisťovali pohľadávku, ešte pred zvýšením základného kapitálu ČSA. Toto uznesenie predstavovalo právny základ kapitalizácie pohľadávky, ktorá sa realizovala 30. júna 2010.

2.2 PRÍJEMCA POMOCI

(8) Podnik ČSA je národným leteckým dopravcom Českej republiky od roku 1923. Spoločnosť prepravila v roku 200937 % cestujúcich, ktorí začínali alebo končili svoju cestu v Prahe. Podnik ČSA je vo vlastníctve štátu – 95,69 % akcií vlastní Česká republika prostredníctvom svojho ministerstva financií. Minoritnými akcionármi sú Česká pojišťovna, a.s. (2,26 %), Hlavné mesto Praha (1,53 %) a Hlavné mesto Bratislava (0,51 %). Podnik ČSA je členom aliancie Sky Team a ponúka pravidelnú leteckú prepravu (104 destinácií v 44 krajinách). V roku 2009 prepravil podnik ČSA 4,7 milióna cestujúcich a jeho tržba predstavovala 14,9 mld. CZK (596 mil. EUR).

(9) V tabuľke 1 je uvedený vývoj finančných ukazovateľov ČSA od roku 2006 do prvého polroku 2011.ts

Tabuľka 1

Finančné ukazovatele ČSA (podľa českých účtovných štandardov)

V tis. CZK	2006	2007	2008	2009	2010	6/2011
Zisk/strata	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 až – 630 000]
Obrat	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000 až 7 250 000]
Peňažný tok z prevádzkových činností	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	N/A
Dlh	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000 až 2 900 000]
Čisté úroky	– 94 374	– 55 254	– 14 263	N/A	N/A	N/A
Čistá hodnota aktív	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000 až 6 225 000]

Tabuľka 2

Vývoj kľúčových ukazovateľov v roku 2009 (podľa českých účtovných štandardov)

V tis. CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Straty	[– 1 320 000 až – 1 190 000]	[– 1 840 000 až – 1 660 000]	[– 2 625 000 až – 2 365 000]
Obrat	[4 385 000 až 4 820 000]	[9 265 000 až 10 235 000]	[14 300 000 až 15 830 000]
Dlh	[5 685 000 až 6 285 000]	[5 550 000 až 6 065 000]	[6 290 000 až 6 960 000]
Čistá hodnota aktív	[8 340 000 až 9 255 000]	[8 990 000 až 9 920 000]	[8 470 000 až 9 390 000]

[1] Ú. v. EÚ C 16, 22.1.2009, s. 1.
[2] Pohľadávky voči podniku ČSA vyplývajúce z úverovej dohody so

(10) Z uvedených číselných údajov ja zjavné, že napriek určitému negatívnemu vývoju vykázal podnik ČSA v rokoch 2007 a 2008 zisk. V roku 2009 sa však obchodný výsledok prudko zhoršil v dôsledku hospodárskej krízy. Obrat sa v sledovanom období mierne znížil, zatiaľ čo peňažný tok sa výrazne prepadol. Úroveň dlhu, vypočítaná ako súhrn dlhodobých a krátkodobých záväzkov a bankových úverov, bola viac-menej stabilná. Hodnota majetku výrazne klesla, a to najmä v roku 2009.

(11) V tabuľke 2 je uvedený vývoj v jednotlivých štvrťrokoch 2009. Z údajov v nej uvedených je zjavné, že straty podniku sa výrazne zvýšili, najmä v období medzi júnom a septembrom – a to o [705 až 785] mil. CZK v porovnaní s [470 až 520] mil. CZK v období medzi marcom a júnom. Zmena obratu zodpovedá [4,88 až 5,42] mld. CZK medzi marcom a júnom a [5,04 až 5,59] mld. CZK v období medzi júnom a septembrom. Zmena sa výrazne nelíši, a preto z nej nie je možné vyvodiť, že sa situácia v prvej polovici roka obzvlášť zhoršila. Dlh spoločnosti v období od marca do júna klesol a za obdobie od júna do septembra sa zvýšil o [0,89 až 1,05] mld. CZK. Celková hodnota majetku podniku ČSA sa počas prvého sledovaného obdobia (marec – jún) zvýšila, zatiaľ čo v období od júna do septembra sa znížila o [75 až 85] mil. CZK.

(12) České orgány uvádzajú, že hoci sa finančná situácia podniku ČSA zhoršila v dôsledku celosvetovej hospodárskej recesie už na konci roka 2008, mali dôvod domnievať sa, že by mali byť dosiahnuté oveľa lepšie výsledky v roku 2009 v letnej sezóne, kedy sú príjmy leteckých dopravných spoločnosti najvyššie. Na základe tejto prognózy, ktorá bola podporená skúsenosťami z predchádzajúcich rokov, sa podnik ČSA domnieval, že si vytvorí dostatočné rezervy na stabilizáciu peňažného toku a na zabránenie ďalším stratám.

(13) Výsledky za prvý polrok 2009, ktoré boli vedeniu spoločnosti oznámené v polovici augusta 2009, však ukázali výrazný pokles priemerných príjmov za mesiac júl. Začalo byť jasné, že podnik už nie je schopný vykonávať svoju činnosť bez bezodkladného prijatia opatrení na zníženie nákladov a bez finančnej pomoci z vonkajších zdrojov. Predstavenstvo podniku preto vytvorilo pracovnú skupinu, ktorá mala pripraviť plán reštrukturalizácie podniku. V auguste 2009 vedenie podniku ČSA prijalo opatrenia na začatie procesu reštrukturalizácie a zameranie podniku sa presunulo od denných prevádzkových opatrení k celkovej reštrukturalizácii obchodného modelu podniku.

(14) České orgány sa domnievajú, že vzhľadom na uvedený vývoj možno podnik ČSA teda pokladať za podnik v ťažkostiach v zmysle Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach [1] z roku 2004 (ďalej len „usmernenia o záchrane a reštrukturalizácii").

[1] Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2. Platnosť usmernení sa predĺžila v roku 2009 (Ú. v. EÚ C 156, 9.7.2009, s. 3).

Český Aeroholding

(15) Česká republika chce po dokončení procesu reštrukturalizácie nájsť pre podnik ČSA strategického partnera. V súčasnosti je časovým rámcom pre vstup strategického investora do podniku ČSA november 2013. V rámci príprav na plánovanú privatizáciu sa česká vláda rozhodla vytvoriť novú podnikovú štruktúru zastrešenú spoločnosťou Český Aeroholding, a.s. (ďalej len „spoločnosť ČAH").

(16) Spoločnosť ČAH v súčasnosti zahŕňa tieto spoločnosti: ČSA, Letiště Praha, a.s., (ďalej len „Letiště Praha") a bývalé dcérske spoločnosti ČSA, t. j. spoločnosť Czech Airlines Handling, a.s., spoločnosť HOLIDAYS Czech Airlines, a.s., spoločnosť Czech Airlines Technics, a.s., a spoločnosť ČSA Services, s.r.o (pozri schému 1). Účelom spoločnosti ČAH je reštrukturalizovať spoločnosti zoskupené v holdingu, uľahčiť ich prístup ku komerčným úverom a pripraviť ich na privatizáciu.

(17) Spoločnosť Czech Airlines Handling, a.s., poskytuje služby odbavenia lietadiel a cestujúcich, upratovanie lietadiel a budov, ako aj služby pozemnej dopravy pre podnik ČSA a iné spoločnosti, ktoré prevádzkujú pravidelné lety do Prahy a z Prahy. Spoločnosť Czech Airlines Handling, a.s., je jediným poskytovateľom upratovacích služieb lietadiel na letisku Praha-Ruzyně. Pokiaľ ide služby pozemného odbavenia, spoločnosť Czech Airlines Handling má na letisku Praha-Ruzyně konkurenciu – podnik Letiště Praha a iné spoločnosti, ktoré vykonávajú služby pozemného odbavenia, napr. podnik Menzies Aviation.

(18) Spoločnosť HCA prevádzkuje charterové lety. Na tomto trhu jej konkuruje spoločnosť Travel Service, a.s., a celý rad ďalších menších charterových spoločnosti vykonávajúcich svoju činnosť na letisku Praha-Ruzyně, napr. Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air a niekoľko ďalších, ktoré majú na letisku Praha-Ruzyně iba malý trhový podiel.

(19) Spoločnosť Czech Airlines Technics, a.s., vykonáva ľahkú a ťažkú údržbu na všetkých lietadlách typu Boeing B737 a Airbus A320. Vykonáva aj rozsiahle kontroly na lietadlách ATR 42/72 a má osvedčenie pre vykonávanie kontrol na lietadlách Airbus 310. Táto dcérska spoločnosť pracuje najmä pre podnik ČSA. [17,5 až 19,5] % jej príjmov pochádza však od tretích strán, ktorými sú napr. Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines a Aerosvit.

(20) Spoločnosť Czech Airlines Services, s.r.o., prevádzkuje call centrum a poskytuje personálne služby, pričom [88 až 98] % svojich služieb poskytuje podniku ČSA.

(21) Na začiatku obdobia reštrukturalizácie mal podnik ČSA majoritný podiel v celom rade ďalších spoločností:

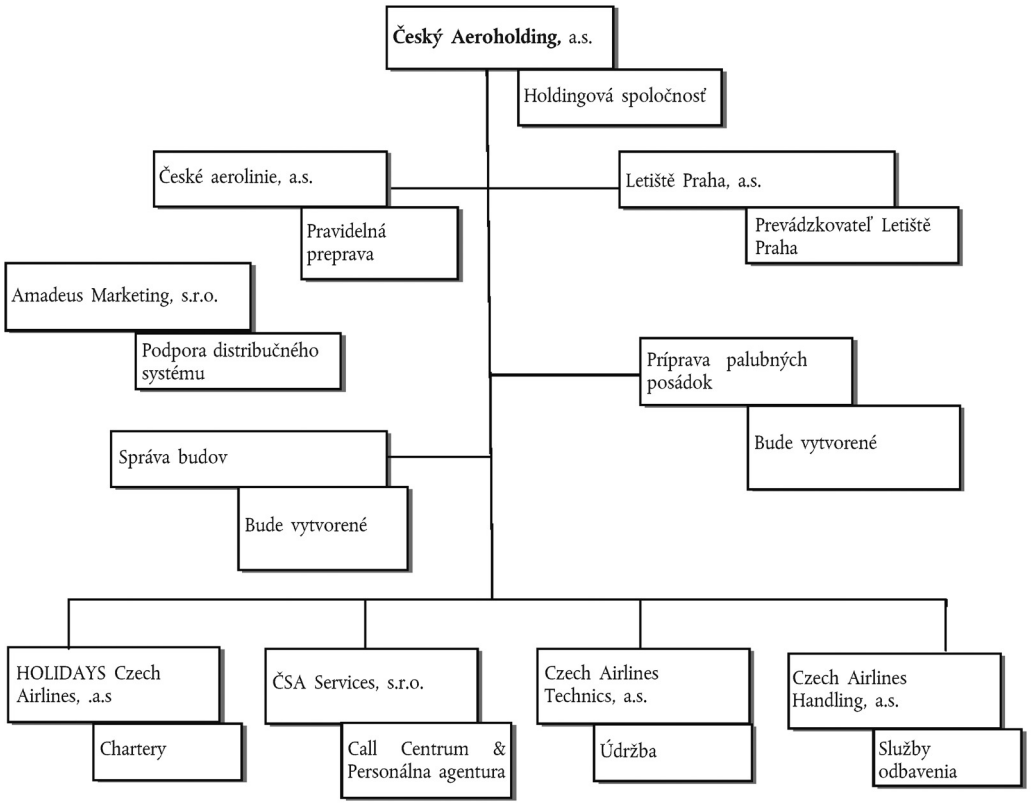
— Amadeus Marketing ČSA, s.r.o., (65 % vlastníckych práv), ktorá zaisťuje globálny distribučný systém Amadeus pre Českú republiku a Slovenskú republiku,

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

— ClickforSky (100 %).

Schéma 1

Štruktúra spoločnosti Český Aeroholding, a.s



(22) Vytvorenie spoločnosti ČAH schválil Úrad na ochranu hospodárskej súťaže 25. októbra 2011 pri uplatnení celého radu podmienok zameraných na potenciálne ohrozenie hospodárskej súťaže vznikajúce spojením podnikov ČSA a Letiště Praha z dôvodu horizontálneho a vertikálneho prekrytia činností (najmä v oblasti pozemného odbavenia) spájajúcich sa častí.

(23) Podmienky sú funkčné aj štrukturálne a ukladajú spoločnosti ČAH povinnosť udržiavať transparentný, nediskriminačný a rovnaký prístup k letiskovej infraštruktúre na letisku Praha-Ruzyně za obchodne rozumných podmienok pre všetky zainteresované strany. Záväzky sa týkajú najmä oddelenia prevádzkovateľa letiska Praha-Ruzyně od ostatných činností vykonávaných v rámci ČAH, výmeny obchodne citlivých informácií medzi subjektmi v rámci ČAH, rozdeľovania slotov na letisku Praha-Ruzyně, predaja činností pozemného odbavenia na letisku Praha-Ruzyně nezávislému nadobúdateľovi a rovnakého prístupu k službám poskytovaným subjektmi v rámci ČAH všetkým trhovým subjektom, ktoré majú záujem o služby pozemného odbavenia a/alebo opravy a údržbu na letisku Praha-Ruzyně ([1]).

2.3 PLÁN REŠTRUKTURALIZÁCIE

(24) V máji 2010 české orgány oznámili Komisii plán reštrukturalizácie, ktorý bol potom aktualizovaný pri neskoršom predkladaní informácií. Základom plánu reštrukturalizácie sú opatrenia týkajúce sa hlavného predmetu

([1]) Rozhodnutie Úradu na ochranu hospodárskej súťaže č. S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

podnikania ČSA – t. j. pravidelnej leteckej prepravy cestujúcich. V prípade ďalších funkcií podniku sa počíta s predajom alebo so zaistením ich externého vykonávania v rámci holdingovej štruktúry.

(25) Problémy podniku ČSA sú dôsledkom prílišného rozšírenia siete destinácií v rokoch 2004 – 2006 a príchodu nízkonákladových dopravcov na letisko Praha-Ruzyně. Podnik mal okrem toho už dlho problémy s nízkou prevádzkovou efektivitou starej dominantnej spoločnosti, ktorú zasiahla celosvetová hospodárska recesia. V dôsledku tejto recesia sa znížil dopyt cestujúcich a zvýšili sa ceny pohonných látok.

(26) Cieľom aktualizovanej verzie plánu reštrukturalizácie z 3. januára 2012 je obnoviť dlhodobú životaschopnosť podniku ČSA do roku 2014. Reštrukturalizácia sa začala v auguste 2009 a potrvá do júna 2014 (spolu 5 rokov).

(27) České orgány aktualizovali v súlade so súčasným vývojom v odvetví letectva svoje predpoklady, pokiaľ ide o predpokladané dosiahnutie životaschopnosti, a predložili nové scenáre pre základnú, najpriaznivejšiu a najmenej priaznivú situáciu. Podnik ČSA pokladá ďalej v texte uvedené odhady za konzervatívny základ svojho budúceho rozvoja. Odhady nezohľadňujú predpokladaný vstup súkromného investora, ktorý by pravdepodobne mal pozitívny účinok na výkonnosť podniku ČSA a jeho dlhodobú životaschopnosť.

(28) Najdôležitejšími vonkajšími faktormi ovplyvňujúcimi výkonnosť ČSA sú: i) zvyšujúca sa cena paliva (zvýšenie o skoro 40 % v porovnaní so scenármi uvedenými v rozhodnutí o začatí konania); ii) do značnej miery nižší dopyt; iii) intenzívnejšia hospodárska súťaž a iv) pokles tržieb z predaja leteniek.

(29) Základný scenár je založený na predpoklade, že sa trh bude vyvíjať v súlade s makroekonomickými predpokladmi Českej národnej banky a Medzinárodného menového fondu. Príchod nízkonákladových dopravcov je považovaný za hlavný faktor, ktorý ovplyvní trhový podiel ČSA.

(30) Vonkajšie faktory:

— trhová cena paliva: 1 000 USD/MT,

— výmenné kurzy: 17,0 CZK/USD, 24,5 CZK/EUR,

— výnosy (yield) [2 až 2,2], faktor obsadenosti [66 až 73]%.

(31) Vnútorné faktory:

— reštrukturalizácia vlastníctva lietadiel a nákladov na údržbu,

— dodatočné vylepšenie nákladov na cestujúceho (zníženie nákladov na globálne distribučné systémy a na catering),

— ďalšie zlepšenia produktivity posádok na flotile Airbusu,

— optimalizácia nákladov na posádky pre regionálnu flotilu (ATR), jej vyššie využitie,

— čiastočné zahustenie flotíl A 320 a B 737 (zvýšenie počtu sedadiel),

— zníženie priemernej spotreby paliva – ďalšie obnovenie flotily,

— optimalizácia systému riadenia výnosov – zvýšenie yieldu o [0,95 až 1] %,

— negatívny dosah nákupu emisných povolení na priemerný výnos na cestujúceho,

— od leta 2012 bude prevádzku zabezpečovať flotila zložená z lietadiel ATR (7 lietadiel), Airbus (15 lietadiel) a Boeing (5 lietadiel).

(32) Podnik ČSA počíta s tým, že reštrukturalizácia prinesie nasledujúcu návratnosť vloženého kapitálu (ROCE):

Tabuľka 3

Predpokladaná návratnosť vloženého kapitálu

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Základný scenár	– 23,6 %	[– 2,5 až – 3] %	[0,9 až 1,1] %	[1,7 až 1,85] %	[2,1 až 2,4] %
Najpriaznivejší scenár	– 23,6 %	[– 0,95 až – 1,1] %	[3,6 až 3,9] %	[4,8 až 5,2] %	[4,8 až 5,2] %
Najmenej priaznivý scenár	– 23,6 %	[– 13,5 až – 12,1] %	[– 9,5 až – 8,9] %	[0,7 až 0,75] %	[0,98 až 1,1] %

(33) České orgány pokladajú základný scenár za reálny predpoklad a tvrdia, že návratnosť vloženého kapitálu, ktorá by mala byť dosiahnutá na konci roka 2014 na úrovni [1,7 až 1,85] %, by mala byť pokladaná za prijateľnú.

(34) V najpriaznivejšom scenári sa predpokladá, že cena paliva sa zníži o 1–2 % (v rokoch 2012–2013) a o 3 % (v rokoch 2014–2015). Ďalej tento scenár vychádza z predpokladu, že opatrenia na reštrukturalizáciu budú zavedené rýchlejšie, než sa počítalo, a aj dopyt bude rásť viac, než sa počíta v základnom scenári. Na druhej strane najmenej priaznivý scenár je založený na predpoklade zvýšenia ceny paliva (o 3 – 5 % v rokoch 2012 – 2013) v porovnaní so základným scenárom. Počíta sa tu s oneskorením zavádzania plánovaných opatrení na reštrukturalizáciu a s nižšími ziskami z optimalizácie systému riadenia výnosov (úplné zavedenie až v roku 2014).

(35) Plán predpokladá, že obnovenie ziskovosti bude možné už od účtovného roka 2013. Podľa základného scenára bude mať podnik ČSA čistý zisk po zdanení [95 až 112] mil. CZK ([3,8 až 4,3] mil. EUR) v roku 2014 a dosiahne návratnosť vloženého kapitálu (ROCE) na úrovni [1,7 až 1,85] % v roku 2014 a [2,1 až 2,4] % v roku 2015.

Tabuľka 4

Zisky a straty v rokoch 2008 – 2014 (v mil. CZK) (podľa českých účtovných štandardov)

Účtovný rok	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012 (f)	2013 (f)	2014 (f)
Príjmy	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900 až 13 100]	[12 900 až 13 100]	[12 900 až 13 100]
Zisk/strata pred zdanením	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 až – 180]	[68 až 75]	[85 až 110]

S cieľom dosiahnuť tieto výsledky navrhuje podnik ČSA prijatie týchto opatrení:

(36) *Optimalizovaný model siete destinácií a správne nastavenie rozsahu lietadlového parku:* Na začiatku procesu reštrukturalizácie lietali lietadlá ČSA do 67 destinácií. Táto sieť sa zredukuje o [18 až 20] % a podnik ČSA sa teraz zameriava iba na trhy v krátkej a strednej doletovej vzdialenosti jeho lietadiel. Lety do New Yorku a Kanady boli zrušené už v roku 2009. Objem prepravy cestujúcich meraný vo výnosoch na osobokilometer klesne podľa predpokladov v porovnaní s rokom 2009 o [22,5 až 25,5] %, pričom výnos z ponúkaných sedadlokilometrov (ďalej len „ASK“) sa zvýši o [3,8 až 4,4] %. Zrušené boli ziskové aj stratové trasy.

(37) Lietadlový park by sa mal zmenšiť o viac ako 50 %, čiže by mal napokon mať 20 – 23 lietadiel v porovnaní so 49 lietadlami pred reštrukturalizáciou. Celkový počet letov sa zníži o [36 až 40] % a počet ASK o [21 až 24] %. V dôsledku toho by sa mala zvýšiť miera obsadenosti a dosiahnuť podľa základného scenára [66 až 73] %.

(38) Štruktúra lietadlového parku by sa mala zjednodušiť a zmodernizovať postupným nahradzovaním starších typov lietadiel (Boeing B737-400 a B737-500) iba lietadlami Airbus. Modernizácia lietadlového parku podniku zvýši konkurencieschopnosť ČSA, podnik získa modernejšie a spoľahlivejšie lietadlá, ktoré cestujúcim ponúkajú väčší komfort. Ďalšie prínosy tohto opatrenia sa prejavia v znížení prevádzkových nákladov lietadlového parku a v úsporách vyplývajúcich z unifikácie parku a optimalizácie dopravnej kapacity.

(39) *Iniciatívy zamerané na tržby:* Podnik ČSA zaviedol nový systém riadenia výnosov s cieľom optimalizovať nastavenie cien leteniek a ich dostupnosť. Zámerom je dosiahnuť v roku 2011 zvýšenie výnosov z ASK o [3 až 3,5] %. Ďalší rast výnosov sa očakáva v súvislosti s predpokladaným zvýšením predaja prostredníctvom vlastných internetových stránok ČSA. Do roku 2012 má byť [20 až 22] % leteniek predávaných cez internet, pričom v roku 2009 bolo takto predaných [7 až 8] % leteniek. K zvyšovaniu tržieb by mal prispieť aj predaj vlastných produktov súvisiacich s letmi, ako sú poplatky za druhú podanú batožinu či príplatky za vyžiadanie sedadiel vo vyššej triede a palubný predaj, ako aj predaj produktov tretích strán, ako sú hotely, požičovne automobilov a poisťovne poskytujúce cestovné poistenie. Opatrenia orientované na tržby by mali podľa očakávania do konca roka 2012 priniesť výnosy vo výške [500 až 560] mil. CZK.

(40) *Iniciatívy zamerané na znižovanie nákladov:* V roku 2009 podnik ČSA vytvoril 3 200 pracovných miest priamo a viac ako 1 600 pracovných miest prostredníctvom svojich dcérskych spoločností. V čase reštrukturalizácie podnik ČSA vytvára 1 730 pracovných miest priamo a 1 974 pracovných miest vo svojich dcérskych spoločnostiach, čo je o viac ako 1 000 pracovných miest menej v polovici roka 2012. Podnik ČSA znížil počet pilotov a palubného personálu na minimum požadované v predpisoch. Ďalej znížil náklady na cateringové služby v ekonomickej triede, náklady na zábavu poskytovanú na palube, náklady súvisiace s nepravidelnosťami a znížil spotrebu pohonných hmôt. Okrem toho by sa mali znížiť náklady spojené s prenájmami, informačnými technológiami a telekomunikáciami. Znižovanie nákladov sa dotkne aj zamestnancov obchodných zastúpení v zahraničí a v Českej republike, ktorých počet by sa mal znížiť. Počíta sa s tým, že iniciatívy zamerané na znižovanie nákladov ušetria [275 až 310] mil. CZK a do konca roka 2012 prispejú k dosiahnutiu úspor v celkové hodnote [650 až 725] mil. CZK. Náklady predaja na cestujúceho už klesli o [14,5 až 16,5] % v roku 2010.

(41) *Organizačné zmeny*: Česká republika sa dvakrát usilovala o privatizáciu podniku ČSA ([1]), ani jeden z týchto pokusov však nebol úspešný. České orgány zastávajú názor, že vytvorenie ČAH predstavuje účinnú metódu predaja ČSA a jej dcérskych spoločností novému súkromnému investorovi. Najprv boli v roku 2010 prevedené vedľajšie činnosti vykonávané predtým podnikom ČSA na jeho dcérske spoločnosti. Podnik ČSA sa tak mohol sústrediť na svoj hlavný predmet podnikania. Potom tieto dcérske spoločnosti boli predané spoločnosti ČAH za trhových podmienok. Napokon budú podnik ČSA aj podnik Letiště Praha začlenené do ČAH.

(42) Táto štruktúra by mala spoločnosti nielen zatraktívniť pre potenciálnych investorov, ale zaistiť aj konkurencieschopné ceny služieb v rámci skupiny a stimulovať tvorbu zisku vo všetkých dcérskych spoločnostiach, ako aj ich orientáciu na externých zákazníkov.

(43) *Predaj menej dôležitých aktív*: Okrem predaja dcérskych spoločností holdingu ČAH predal podnik ČSA počas svojej reštrukturalizácie veľký počet ďalších aktív (pozri tabuľku 5). Všetky tieto aktíva boli predané buď prostredníctvom otvoreného, transparentného a nediskriminačného ponukového konania, alebo na základe nezávislých znaleckých posudkov.

Tabuľka 5

Predaj aktív ČSA počas reštrukturalizácie

	v mil. CZK
Predaj prevádzok Duty Free spoločnosti Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760 až 840]
Predaj slotov na letisku Heathrow v Londýne spoločnosti British Airways	[450 až 530]
Predaj lietadiel rôznym leteckým spoločnostiam	[1 950 až 2 200]
Predaj Slovak Air Services, s.r.o., spoločnosti Skyport, a.s.	[17,5 až 19,5]
Predaj pozemkov a stavieb spoločnosti Letiště Praha	[1 620 až 1 850]
Predaj dcérskych spoločností Českému Aeroholdingu, a.s.	[2 350 až 2 600]
Spolu	[7 150 až 8 025]

2.4 ŠTÁTNA POMOC A FINANCOVANIE NÁKLADOV NA REŠTRUKTURALIZÁCIU

(44) Pokiaľ ide o celkové náklady na reštrukturalizáciu vo výške [8,9 až 10,5] mld. CZK ([360 až 410] mil. EUR), ktoré zahŕňajú najmä náklady na správne nastavenie rozsahu lietadlového parku a na odstupné, Česká republika poskytla štátnu podporu na zvýšenie základného kapitálu príjemcu o 2,5 mld. CZK formou kapitalizácie pohľadávky (t. j. [23 až 26] % nákladov na reštrukturalizáciu) v súlade s uznesením č. 333 z 30. júna 2010.

(45) Podnik ČSA navrhuje, že bude financovať zostávajúcu sumu, t. j. vlastný príspevok [74 až 77] %, predajom aktív podľa tabuľky 5.

(46) Vo februári 2010 predal podnik ČSA svoje prevádzky Duty Free za [760 až 840] mil. CZK spoločnosti Aelia Czech Republic, s.r.o. Tieto prevádzky boli predané účastníkovi ponukového konania, ktoré malo dve kolá a organizovala ho spoločnosť UniCredit Czech Republic, a.s

(47) V júli 2010 podnik ČSA vymenil za finančnú kompenzáciu so spoločnosťou British Airways Plc („BA“) dva sloty na letisku Heathrow v Londýne. V dohode o výmene slotov sa stanovuje, že si ČSA a BA vymenia svoje sloty ([2]) za finančnú kompenzáciu vo výške [17 až 19] mil. GBP (asi [450 až 530] mil. CZK). Výmena slotov sa uskutočnila v roku 2010 a BA vyplatila ČSA finančnú kompenzáciu v dvoch splátkach v novembri 2010 a decembri 2010.

(48) Podnik ČSA predal 15 lietadiel, a to za týchto podmienok: V roku 2010 predal päť lietadiel Boeing B737-400 podniku BLF Limited, ktorý je účelovou spoločnosťou ruského dopravcu UTair, a to za [54 až 60] mil. USD, a dve lietadlá Boeing B737-500 spoločnosti Mauritanian Airlines International za cenu [12,5 až 15] mil. USD. V roku 2011 predal podnik ČSA tri lietadlá Boeing B737-500 spoločnosti Mika Limited za celkovú cenu [21 až 25] mil. USD. V roku 2011 predal dve lietadlá ATR72-202 spoločnosti Helitt Lineas Aéreas S.A. za cenu [7,9 až 8,9] mil. USD, dve lietadlá ATR72-200 spoločnosti EUROLOT S.A. za cenu [7,9 až 8,9] mil. USD a jedno lietadlo ATR42-320 spoločnosti Regourd Aviation za cenu [1,6 až 1,9] mil. USD. Celkový výnos z predaja lietadiel predstavuje asi [105 až 120] mil. USD, čo je [1,950 až 2,2] mld. CZK ([3]).

(49) Podnik ČSA predal 30. septembra 2010 za [17,5 až 19,5] mil. CZK spoločnosť Slovak Air Services, s.r.o., ktorá poskytovala letecké služby v Slovenskej republike, spoločnosti Skyport, a.s. Táto spoločnosť ponúkla najvyššiu cenu v otvorenom ponukovom konaní.

([1]) V roku 1992 nadobudla spoločnosť Air France 19 % akcií ČSA, ale v roku 1994 sa ich opäť vzdala. V apríli 2009 bolo vyhlásené výberové konania na určenie nadobúdateľa majetkovej účasti štátu v ČSA. Keďže českej vláde nebola predložená žiadna vhodná ponuka, česká vláda uložila v októbri 2009 ministrovi financií, aby výberové konanie zrušil.

([2]) T. j. intervaly, ktoré im boli pridelené na letné obdobie letového poriadku roku 2011 (27. marca 2011 až 29. októbra 2011) a zimné obdobie letového poriadku roku 2010/2011 (31. októbra 2010 až 26. marca 2011).

([3]) Údaje vypočítané Českou republikou pri výmennom kurze 18,50 CZK za 1 USD (podľa Českej národnej banky sa štvrťročný priemer výmenného kurzu USD – CZK pohyboval medzi 18,30 až 20,20 CZK za 1 USD v roku 2010 a medzi 16,90 až 18,78 CZK za 1 USD v roku 2011).

(50) Z predaja pozemkov a budov štátnemu podniku Letiště Praha získal podnik ČSA [1,62 až 1,85] mld. CZK. V tabuľke 6 je prehľad predaných aktív:

Tabuľka 6

Predaj pozemkov a nehnuteľností ČSA podniku Letiště Praha

Pozemok/majetok	Kúpna zmluva	Cena (tis. CZK)	Znalecký posudok
2570/4	2.2.2010	[48 000 až 58 000]	Proscon, s.r.o. z 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500 až 17 000]	
Parkovisko na pozemkoch 2570/4 a 2570/13	2.2.2010	[65 500 až 74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000 až 19 000]	
Kancelárska budova APC	9.12.2009	[554 000 až 625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000 až 17 500]	YBN Consult z 10.5.2010
2587	13.5.2010	[69 500 až 80 000]	
2588/3	13.5.2010	[14 250 až 16 000]	
2589/1	13.5.2010	[2 600 až 3 000]	
2590/25	13.5.2010	[87 250 až 95 000]	
Hangár F	13.5.2010	[700 000 až 800 000]	
Spolu:		**[1 620 000 až 1 850 000]**	

(51) Vláda Českej republiky vyjadrila strategický záujem získať nehnuteľnosti podniku ČSA na letisku. České orgány odôvodňujú tieto transakcie tým, ako tieto nehnuteľnosti využijú. Podľa českých orgánov sú tieto nehnuteľnosti pre pražské letisko strategicky dôležité, keďže sa na ňom má postaviť nová vzletová a pristávacia dráha. Česká republika takisto uviedla, že Letiště Praha prenajíma ďalší hangár (hangár E) spoločnosti Travel Service, a.s., čo svedčí o zárobkovom potenciáli marketingu nehnuteľností, ktoré už podnik ČSA nepotrebuje.

(52) Predaj majetku uvedený v tabuľke 6 sa neuskutočnil v rámci otvoreného, transparentného a nediskriminačného ponukového konania. Podľa všeobecne platných zásad a českých právnych požiadaviek sa však všetky akvizície majetku štátnym podnikom musia uskutočniť za bežnú reálnu trhovú hodnotu, ktorá zodpovedá cene, ktorú by zaplatil súkromný investor za bežných podmienok. Hodnota tohto majetku sa odvíja od externého ocenenia súdneho znalca, ktorý sa riadi uznávanými štandardmi.

(53) Najdôležitejšia časť vlastného príspevku spoločnosti pochádza z predaja dcérskych spoločností ČSA holdingu ČAH. K ich predaju došlo na konci roka 2011 a na začiatku roka 2012. Išlo o predaj spoločnosti Czech Airlines Handling, a.s., ([700 až 800] mil. CZK), predaj spoločnosti ČSA Services, s.r.o. ([25 až 28] mil. CZK), predaj spoločnosti HCA ([500 až 580] mil. CZK) a predaj spoločnosti Czech Airlines Technics, a.s., ([1 až 1,15] mld. CZK). Predaj týchto spoločností sa neuskutočnil v rámci otvoreného, transparentného a nediskriminačného ponukového konania. Hodnota dcérskych spoločností však bola stanovená v posudkoch nezávislých znalcov od Deloitte Advisory, s.r.o., a PriceWaterhouseCoopers, Česká republika, s.r.o.

2.5 ROZHODNUTIE O ZAČATÍ KONANIA

(54) Komisia začala 23. februára 2011 konanie vo veci formálneho zisťovania. Komisia vyjadrila vo svojom rozhodnutí o začatí konania pochybnosti týkajúce sa niekoľkých podmienok z usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu. Komisia najmä nevylučovala, že sa podnik ČSA nachádzal v ťažkostiach v zmysle usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu už pred druhým polrokom 2009, t. j. pred začatím procesu reštrukturalizácie podľa tvrdenia českých orgánov.

(55) Komisia takisto vyjadrila obavy v súvislosti s otázkou, či ťažkosti podniku nie sú príliš závažné na to, aby ich vyriešila spoločnosť ČAH. Komisiu zaujímalo, či by podľa českého práva bolo možné, aby spoločnosť Letiště Praha finančne prispievala na proces reštrukturalizácie podniku ČSA a jej dcérskych spoločností. České orgány boli vyzvané, aby sa vyjadrili k otázke, či sa obchodné transakcie medzi podnikmi ČSA a Letiště Praha ku dňu realizácie fúzie uskutočňujú za trhových podmienok, čo by vylúčilo prevod možnej štátnej pomoci od príjemcu pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu na iný subjekt v rámci spoločnosti ČAH.

(56) Pokiaľ ide o obnovenie dlhodobej životaschopnosti, Komisia vyzvala tretie strany, aby sa vyjadrili k východiskovým predpokladom v súvislosti s vonkajšími faktormi. Komisia takisto vyzvala Českú republiku, aby ozrejmila, či sa po reštrukturalizácii prestanú vykonávať všetky štrukturálne stratové činnosti. Okrem toho Komisia spochybnila možnosť dosiahnutia dlhodobej životaschopnosti do konca roku 2012. Tento termín bol oznámený ako koniec obdobia reštrukturalizácie. Komisia takisto vyjadrila pochybnosti, či najpravdepodobnejší scenár (ktorý bol zároveň „najpriaznivejším scenárom“) je skutočne najrealistickejším scenárom, ktorý sa má naplniť. Komisia ďalej vyjadrila pochybnosti, či podnik ČSA bude schopný financovať (z vlastných finančných prostriedkov alebo z vonkajších zdrojov) komerčné úvery a prípadné komerčné záruky pre plánovaný zmluvne dohodnutý nákup 7 lietadiel na roky 2013 a 2014.

(57) Pokiaľ ide o kompenzačné opatrenia, Komisia vyjadrila pochybnosti, či navrhované opatrenia nepredstavujú len ukončenie vykonávania stratových činností, ktorých vykonávanie by sa muselo v každom prípade ukončiť v záujme dosiahnutia hospodárskej životaschopnosti. Takéto opatrenia by sa potom nemali klasifikovať ako skutočné kompenzačné opatrenia. Komisia takisto uviedla, že je možné akceptovať len kompenzačné opatrenia, ktoré sa realizujú počas obdobia reštrukturalizácie. Prerušenie letov do Toronta a na letisko JFK v New Yorku by sa potom dostalo mimo navrhované obdobie reštrukturalizácie, ktoré trvalo od druhej polovice roka 2009 do roku 2012.

(58) Pokiaľ ide o úroveň vlastného príspevku podniku ČSA, Komisia vyzvala Českú republiku, aby ozrejmila navrhovanú štruktúru spoločnosti ČAH. Komisia takisto vyjadrila pochybnosti o tom, či je možné všetky navrhované vlastné príspevky pokladať za skutočné (v súvislosti s transakciami, ktoré v čase prijatia rozhodnutia o začatí konania ešte neboli uskutočnené).

3. **PRIPOMIENKY ČESKEJ REPUBLIKY**

(59) Vo svojej odpovedi na rozhodnutie Komisie o začatí konania poskytla Česká republika pripomienky a vysvetlenia týkajúce sa všetkých bodov rozhodnutia Komisie o začatí konania a uviedla, že oznámený plán reštrukturalizácie spĺňa všetky podmienky uvedené v usmerneniach na záchranu na reštrukturalizáciu. Česká republika okrem toho poskytla aj aktualizáciu procesu reštrukturalizácie a pritom poukázala na to, že sa už realizoval celý rad opatrení na reštrukturalizáciu a bol dosiahnutý významný pokrok.

(60) Pokiaľ ide o to, kedy sa podnik ČSA dostal do ťažkostí, Česká republika tvrdila, že podnik ČSA sa nachádzal v ťažkostiach od augusta 2009, pretože práve vtedy si jeho vedenie uvedomilo negatívny dosah na zvyčajne ziskový hospodársky výsledok spoločnosti v letnej sezóne. Česká republika takisto poskytla štvrťročné výsledky a ďalšie informácie poskytujúce dôvody k domnienke, že sa podnik ČSA dostal do ťažkostí až v auguste 2009.

(61) Pokiaľ ide o štruktúru holdingu ČAH, české orgány ozrejmili, že účelom ČAH je „oddelenie“ spoločností, zlepšenie ich prístupu ku komerčnému financovaniu a ich príprava na plánovanú privatizáciu. Vzťahy medzi spoločnosťami v holdingu budú upravené neosobnou zmluvou uzatvorenou za zvyčajných podmienok a v súlade s platnými ustanoveniami českého obchodného zákonníka a zákona o dani z príjmu, ktoré upravujú vzťahy medzi spriaznenými stranami.

(62) Pokiaľ ide o nemožnosť vyriešiť ťažkosti podniku ČSA v rámci skupiny ČAH, Česká republika uviedla, že všetky spoločnosti v rámci ČAH sú pod kontrolou štátu, a preto by sa na akúkoľvek pomoc vzťahovali predpisy o štátnej pomoci. Akákoľvek finančná pomoc by okrem toho musela spĺňať aj požiadavky českého obchodného zákonníka a daňových predpisov. Problémy, ktorým podnik ČSA čelí, vznikli pred vytvorením štruktúry ČAH a nemôžu teda byť výsledkom „svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci súčasnej skupiny ČSA“ a svojou povahou sú teda vlastné ČSA.

(63) Pokiaľ ide o prípadný príspevok spoločnosti Letiště Praha na reštrukturalizáciu podniku ČSA, Česká republika tvrdí, že Letiště Praha žiadnym spôsobom neprispieva na reštrukturalizáciu podniku ČSA a že Česká republika, ako jediný akcionár spoločnosti Letiště Praha, s takýmto príspevkom nepočíta ani v budúcnosti. Transakcie medzi ČSA a Letiště Praha sa uskutočňujú za štandardných podmienok, ktoré spoločnosť Letiště Praha ponúka svojim partnerom. Nájomné a iné peňažné plnenie sa odvíja od platných cenníkov.

(64) Okrem dodržiavania požiadaviek vyplývajúcich z právnych predpisov budú mať spoločnosti v holdingu ČAH silnú autonómiu v podnikaní, pretože materská spoločnosť ČAH nebude zasahovať do obchodného riadenia svojich dcérskych spoločností. Keďže vzťahy medzi spoločnosťami v holdingu ČAH budú neosobné a založené na trhových zásadách v súlade s právnymi požiadavkami, ako už bolo uvedené vyššie, Česká republika sa domnieva, že akýkoľvek prevod pomoci na reštrukturalizáciu poskytnutej podniku ČSA na inú spoločnosť v rámci ČAH nie je možný.

(65) Pokiaľ ide o pochybnosti týkajúce sa obnovenia dlhodobej životaschopnosti, Česká republika predložila pozmenené prognózy týkajúce sa budúceho scenára životaschopnosti podniku ČSA s pozmeneným základným scenárom. Po preskúmaní vývoja dopytu a po zdržanlivejšom odhade budúcich cien ropy sa v novom základnom scenári počíta s pomalším tempom rastu. Pokiaľ ide o ukončenie vykonávania stratových činností, Česká republika potvrdila, že všetky dcérske podniky okrem Czech Airlines Technics, a.s. vytvárali zisk a môžu byť teda predané ako dobre fungujúce a životaschopné podniky. Spoločnosť Czech Airlines Technics, a.s. bude takisto predaná ČAH za cenu svojich aktív, ktoré ocenil nezávislý externý znalec. Pokiaľ ide o financovanie lietadla, ktoré má byť dodané po období reštrukturalizácie, Česká republika sa domnieva, že po realizácii plánu reštrukturalizácie a očakávanom vstupe súkromného investora bude spoločnosť schopná zabezpečiť súkromné financovanie zmluvne dohodnutého nákupu lietadiel.

(66) Pokiaľ ide o kompenzačné opatrenia, Česká republika uvádza, že predaj aktív (vrátane dcérskych spoločností), zníženie ASK a oslabená prítomnosť podniku ČSA na pražskom letisku predstavujú dostatočné kompenzačné opatrenia vzhľadom na skutočnosť, že podnik ČSA je regionálny dopravca s malým lietadlovým parkom

a obmedzeným počtom destinácií. Podnik je vystavený konkurenčnému tlaku zo strany veľkých spoločností a nízkonákladových dopravcov, a preto by ďalšie kompenzácie mohli ohroziť schopnosť podniku ČSA obnoviť svoju životaschopnosť v primeranej lehote. Česká republika tvrdí, že lety do Toronta a na letisko JFK v New Yorku boli zrušené v novembri 2009, teda v rámci oznámeného obdobia reštrukturalizácie.

(67) Česká republika poskytla informácie o súkromnom úvere vo výške [125 až 140] mil. CZK od Komerčnej banky, ktorý je navrhnutý ako vlastný príspevok podniku ČSA. Úver sa skladá z úverovej linky na základe rámcovej dohody. Rámcová dohoda o úverovej linke vo výške [480 až 540] mil. CZK bola uzatvorená už 31. marca 2009 a pozmenená v júni 2009 a decembri 2009.

(68) Pokiaľ ide o vlastný príspevok podniku ČSA na jeho reštrukturalizáciu, Česká republika predložila doklady o predaji už prevedených aktív. Ďalej Česká republika potvrdila, že oznámená štátna pomoc vo forme záruky nebude potrebná, pretože podnik ČSA bol schopný získať súkromné financovanie lietadla, ktoré bolo obstarané formou finančného leasingu od […]. Lietadlo bolo podniku ČSA dodané v máji 2011.

4. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(69) Počas zisťovania dostala Komisia iba jednu opodstatnenú pripomienku konkurenta ([1]) a jednu pripomienku od miestneho občianskeho združenia ([2]). Konkurentom je Travel Service, a.s. a Icelandair Group hf (ďalej len „TS“), ktorý s podnikom ČSA súťaží hlavne na trhu charterovej dopravy. TS tvrdí, že pomoc pre podnik ČSA nie je možné pokladať za zlučiteľnú, pretože nespĺňa podmienky stanovené v pokynoch na záchranu a reštrukturalizáciu.

(70) Pokiaľ ide o obnovenie dlhodobej životaschopnosti podniku ČSA, TS kritizuje plán reštrukturalizácie a uvádza, že chýba jasný obchodný model ([3]) spoločnosti a že niektoré kľúčové predpoklady najpriaznivejšieho scenára sú príliš optimistické (ceny paliva, výmenné kurzy, využitie kapacity). TS takisto kritizuje ponúkané kompenzačné opatrenia, pretože predstavujú iba ukončenie vykonávania činností, ktorých vykonávanie je aj tak potrebné ukončiť, aby spoločnosť prežila. TS takisto tvrdí, že predaj aktív, prezentovaný ako vlastný príspevok, sa realizoval a finančné prostriedky boli vynaložené pred začatím procesu reštrukturalizácie, a preto ho nemožno pokladať za skutočný príspevok k nákladom na reštrukturalizáciu.

(71) TS takisto uvádza, že poskytnutá štátna pomoc umožnila podniku ČSA rozšíriť jeho podnikateľskú činnosť, ako aj podnikateľskú činnosť jeho dcérskych spoločností. Podnik ČSA bol údajne schopný i) rozšíriť svoj charterový podnik, aj keď mal v úmysle ho zrušiť, pretože bol v minulosti stratový, a ii) obnoviť svoj lietadlový park, čo podniku ČSA poskytuje konkurenčnú výhodu, ktorú porovnateľný konkurent môže len ťažko dosiahnuť v čase krízy.

(72) TS uvádza, že podnik ČSA použil štátnu pomoc na rozšírenie svojej charterovej prevádzky – dcérskej spoločnosti HCA, ktorá je schopná ponúkať lety za cenu o 20 % nižšiu, ako je obvyklá cena na trhu ([4]). TS takisto tvrdí, že podnik ČSA zvýšil v máji 2010 základný kapitál HCA o 162 mil. CZK.

(73) Ďalšia výhoda, ktorú údajne podnik ČSA získal, spočíva v možnosti prevádzkovať linku na trase Praha – Tel Aviv. TS tvrdí, že túto možnosť zjavne vyjednali orgány Českej republiky výlučne pre podnik ČSA a pritom obišli právne predpisy a poskytli podniku ČSA výhodu v porovnaní s jeho konkurentmi.

(74) TS takisto uvádza, že aj pred vznikom ČAH sa fakticky realizovalo spojenie spoločnosti Letiště Praha a podniku ČSA, pretože vzniklo spoločné vedenie oboch spoločností. TS tvrdí, že generálny riaditeľ podniku ČSA dostával odmeny od Letiště Praha a dochádzalo k vzájomnému subvencovaniu služieb výpočtovej techniky poskytovaných ČSA.

(75) Letiště Praha okrem toho potom kúpilo aktíva (budovy a pozemky) od leteckej spoločnosti (ktorá ich údajne nepotrebovala) a prenajalo ich opäť leteckej spoločnosti. Takéto privilegované vzťahy medzi Letiště Praha a ČSA by spôsobili preferenčné zaobchádzanie v podobe napríklad cenovej diskriminácie pri letiskových službách alebo v podobe prístupu k citlivým obchodným informáciám. TS navyše tvrdí, že vznik ČAH má negatívny vplyv na hospodársku súťaž z dôvodu vertikálnej integrácie medzi letiskom a hlavným dopravcom. Podľa TS je hlavným dôvodom pre vytvorenie ČAH umožnenie poskytnutia štátnej pomoci podniku CSA, a to tak, že ČAH získa dcérske spoločnosti ČSA.

([1]) Táto pripomienka bola doplnená o dve ďalšie podania a jednu sťažnosť.

([2]) Občianske združenie „Pro Hanspaulku“ tvrdí, že pomoc poskytnutá Českým aerolíniám slúži na umelé udržanie leteckej spoločnosti ako zákazníka pražského letiska, ktoré plánuje výstavbu ďalšej dráhy. Občianske združenie je najmä znepokojené stavom životného prostredia a sociálnym dosahom tohto projektu.

([3]) TS konkrétne tvrdí, že podnik ČSA prijíma zlé rozhodnutia – napr. otváranie stratových trás (nová linka Praha – Abú Zabí v septembri 2011).

([4]) Posúdenie – pozri body 171 až 174 odôvodnenia.

5. ODPOVEĎ ČESKEJ REPUBLIKY NA PRIPOMIENKY ZAITERESOVANÝCH STRÁN

(76) Česká republika sa podrobne zaoberala všetkými argumentmi, ktoré predložili tretie strany vo svojich pripomienkach. Pokiaľ ide o obnovenie dlhodobej životaschopnosti, Česká republika zdôraznila, že mnoho pripomienok vyriešila v aktualizovaných predpokladoch v aktualizovanom pláne reštrukturalizácie ([1]). Česká republika ďalej konštatovala, že výška štátnej pomoci počas konania výrazne klesla vzhľadom na upustenie od projektu nákupu lietadla so štátnou zárukou.

(77) Pokiaľ ide o možné využitie prostriedkov zo štátnej pomoci na protisúťažné praktiky charterovej divízie podniku ČSA, Česká republika uviedla, že v čase poskytnutia štátnej pomoci boli charterové lety už nezávislé a oddelené od pravidelnej dopravy. Podnik ČSA nikdy nevložil do základného kapitálu HCA ([2]) žiadny finančný príspevok. Základný kapitál HCA bol zvýšený o nepeňažný vklad časti podniku ČSA, ktorá sa zaoberala prevádzkovaním charterovej dopravy. Túto časť podniku ocenil nezávislý znalec.

(78) Pokiaľ ide o údajnú výhodu, ktorú podnik ČSA získa z prevádzky linky na trase do Tel Avivu, Česká republika ozrejmila, že aj keď bol podnik TS vybraný (na základe otvoreného ponukového konania; od začiatku zimného obdobia letového poriadku na rok 2011/2012) ako jediný letecký dopravca s prepravnými právami, ktorý môže desať rokov poskytovať dohodnuté služby na trase Praha – Tel Aviv v súlade s platnými právnymi predpismi ([3]), nedostal žiadne záruky, že v tomto období nedostane povolenie na prevádzkovanie tejto trasy žiadny iný dopravca. České orgány tvrdia, že ide o celkovú politiku ministerstva dopravy ČR, ktoré nechce zachovávať súčasné obmedzenia, ale naopak chce rozširovať možnosti leteckých dopravcov, pokiaľ ide o ich prístup na trh, a tým liberalizovať trhy s leteckými dopravnými službami.

(79) Pokiaľ ide o otvorenie trasy Praha – Abú Zabí, Česká republika vysvetlila, že túto linku neprevádzkuje podnik ČSA sám ([4]), ale v spolupráci s Etihad Airways. Linka sa orientuje na prestupujúcich cestujúcich, ktorí môžu ďalej využiť mnoho rôznych diaľkových letov z Abú Zabí prevádzkovaných spoločnosťou Etihad Airways. Táto spolupráca teda zvyšuje odbytové možnosti podniku ČSA a prispieva k obnoveniu ich dlhodobej životaschopnosti pri veľmi nízkych dodatočných nákladoch.

(80) Predaj a spätný prenájom administratívnej budovy APC je podľa Českej republiky štandardným trhovým postupom umožňujúcim, aby predávajúci získal likvidné prostriedky a kupujúci získal stabilný zdroj budúcich príjmov z prenájmu. Predaný pozemok má navyše strategický význam v súvislosti s výstavbou novej vzletovej a pristávacej dráhy na pražskom letisku. Preto mala spoločnosť Letiště Praha záujem o kúpu tejto nehnuteľnosti. Podľa zákona o vlastníctve letiska Praha – Ruzyně ([5]) môže byť toto letisko vrátane priľahlých alebo k nemu patriacich pozemkov iba vo vlastníctve Českej republiky alebo právnických osôb so sídlom v Českej republike, v ktorých má štát stopercentnú majetkovú účasť. Táto požiadavka obmedzuje počet vhodných kupujúcich iba na spoločnosti v úplnom vlastníctve štátu. Spoločnosť Letiště Praha je takýmto subjektom a navyše má strategický záujem na získaní tohto pozemku.

(81) Česká republika opakovane vyhlásila, že obchodné vzťahy medzi ČSA a Letiště Praha sú a vždy boli v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi aj právnymi predpismi Únie (pozri body 61 až 64 odôvodnenia). Pokiaľ ide o ČAH, Česká republika ozrejmila, že na základe uznesenia vlády č. 848 z 24. novembra 2010 ČAH nepredstavuje trvalú vertikálnu integráciu infraštruktúry a leteckých dopravcov, ale iba spojenie (medzi ČSA a Letiště Praha) s obmedzenou dobou a funkčnosťou, ktorého cieľom je predať podnik ČSA a jeho dcérske spoločnosti za čo najlepších podmienok.

(82) Pokiaľ ide o pripomienky predložené občianskym združením Pro Hanspaulku, Česká republika uviedla, že občianske združenie nepreukázalo existenciu oprávneného záujmu, a z podanej námietky týkajúcej sa výstavby novej vzletovej a pristávacej dráhy na pražskom letisku, ktorú má údajne využívať najmä reštrukturalizovaný podnik ČSA, ani takýto záujem nie je možné vyvodiť. Česká republika k tomu uviedla, že v súlade s plánom reštrukturalizácie podnik ČSA obmedzí svoju prítomnosť na pražskom letisku a pripomienka občianskeho združenia teda nie je opodstatnená.

([1]) Po začatí konania vo veci formálneho zisťovania predložila Česká republika Komisii dve aktualizované verzie plánu reštrukturalizácie (z 15. septembra 2011 a 3. januára 2012).

([2]) Spoločnosť HCA pred reštrukturalizáciou poskytovala služby cestovnej kancelárie a podnik ČSA plánoval ukončenie jej činnosti vo svojej prvej verzii plánu reštrukturalizácie. V aktualizovanom pláne reštrukturalizácie však cestovná kancelária HCA zostala zachovaná a jej súčasťou sa stala obchodná divízia charterových letov podniku ČSA.

([3]) Zákon č. 49/1997 Zb., o civilnom letectve a o zmene zákona č. 455/1991 Zb., o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon), v znení neskorších predpisov, a zmluva medzi vládou Českej a Slovenskej federatívnej republiky a vládou Izraela o leteckej doprave, ktorá bola podpísaná v Jeruzaleme 24. apríla 1991.

([4]) *Code sharing* (spoločné označovanie liniek) je zvyčajná forma spolupráce medzi leteckými dopravcami, v rámci ktorej je let prevádzkovaný jedným dopravcom ponúkaný inými dopravcami s cieľom zlepšiť ich predajné možnosti. Táto forma spolupráce dopravcom umožňuje, aby rozšírili ponuku svojej siete destinácií.

([5]) Zákon č. 69/2010 Zb., o vlastníctve letiska Praha-Ruzyně.

6. **POSÚDENIE POMOCI**

6.1 PRÍTOMNOSŤ ŠTÁTNEJ POMOCI

(83) Podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

(84) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek priamo alebo nepriamo poskytnutú výhodu financovanú zo štátnych zdrojov, ktorú poskytol sám štát alebo sprostredkujúci subjekt konajúci na základe jemu zverených právomocí ([1]).

(85) V tejto súvislosti je nutné pokladať oznámenú kapitálovú injekciu vo forme kapitalizácie pohľadávky (premena úveru od spoločnosti Osinek na vlastný kapitál) za štátnu pomoc. Kapitálová injekcia zahŕňa štátne zdroje a predstavuje selektívnu výhodu pre podnik ČSA, pretože zlepšuje jeho finančnú situáciu.

(86) V súlade s judikatúrou Európskeho súdneho dvora by pomoc poskytnutá jednému podniku mohla ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, pokiaľ tento podnik pôsobí na trhu, ktorý je otvorený obchodu na úrovni Únie ([2]). Už skutočnosť, že je konkurencieschopnosť podniku v porovnaní s inými súťažiacimi podnikmi posilnená získaním hospodárskej výhody, ktorú by tento podnik inak pri bežnom podnikaní nezískal, poukazuje na možné narušenie hospodárskej súťaže ([3]). Podpora, ktorú členský štát poskytne jednému podniku, preto môže pomôcť zachovať alebo zvýšiť jeho činnosť na domácom trhu. A v dôsledku toho majú podniky usadené v iných členských štátoch menej príležitosti preniknúť na trh dotknutého členského štátu ([4]).

(87) Predmetné opatrenie ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi a hospodársku súťaž, pretože podnik ČSA súťaží s inými leteckými spoločnosťami Európskej únie, a to najmä odkedy nadobudla účinnosť tretia fáza liberalizácie leteckej dopravy (ďalej len „tretí balíček“) dňa 1. januára 1993. Predmetné opatrenie umožňuje podniku ČSA pokračovať v činnosti tak, že nemusí čeliť dôsledkom, ktoré zvyčajne plynú zo zlých finančných výsledkov podniku, a preto narušuje hospodársku súťaž.

(88) Oznámená kapitálová injekcia vo forme kapitalizácie pohľadávky preto predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Tento záver české orgány nespochybňujú.

6.2 OPRÁVNENOSŤ POMOCI

(89) V článku 108 ods. 3 ZFEÚ sa stanovuje, že členský štát nemôže vykonať navrhované opatrenia, pokiaľ Komisia vo veci nerozhodla s konečnou platnosťou a toto opatrenie tak nepovolila. Komisia konštatuje, že české orgány poskytli uvedenú pomoc, t. j. realizovali kapitalizáciu pohľadávky z úveru od spoločnosti Osinek k 30. júnu 2010. Komisia preto dospela k záveru, že Česká republika porušila ustanovenie o povinnosti zdržať sa konania a nesplnila tak svoju povinnosť stanovenú článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

6.3 ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI S VNÚTORNÝM TRHOM PODĽA USMERNENÍ NA ZÁCHRANU A REŠTRUKTURALIZÁCIU

(90) V článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy sa stanovuje, že pomoc na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych oblastí môže byť povolená za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

(91) Komisia sa domnieva, že toto opatrenie predstavuje pomoc na reštrukturalizáciu, ktorá musí byť posúdená na základe kritérií podľa usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, aby bolo možné zistiť, či je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ.

6.3.1 **Oprávnenosť na pomoc**

(92) V bode 33 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu je stanovené, že podnik musí zodpovedať definícii podniku v ťažkostiach v zmysle bodov 9 až 13 usmernení.

Podnik v ťažkostiach

(93) Podľa bodu 9 usmernení Komisia považuje určitý podnik za podnik v ťažkostiach, ak nie je schopný, či už prostredníctvom svojich vlastných zdrojov, alebo pomocou finančných prostriedkov, ktoré je schopný získať od svojich vlastníkov/akcionárov alebo veriteľov, zamedziť stratám, ktoré by ho bez vonkajšej intervencie orgánov verejnej moci takmer s určitosťou odsúdili na vylúčenie z obchodnej činnosti v krátkodobom alebo strednodobom horizonte.

(94) V bode 10 písm. a) usmernení na záchranu a reštrukturalizácii sa následne ozrejmuje, že spoločnosť s ručením obmedzeným vlastníkov je považovaná za podnik v ťažkostiach, ak došlo k strate viac ako polovice jej základného imania a keď k strate viac ako štvrtiny tohto kapitálu došlo v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov.

([1]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, *Francúzsko/Komisia* („*Stardust Marine*“), Zb. 2002, s. I-4397.

([2]) Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora z 13. júla 1988 vo veci 102/87 *Francúzska republika/Komisia Európskych spoločenstiev*, Zb. 1988, s. 4067.

([3]) Rozsudok Súdneho dvora zo 17. septembra 1980 vo veci 730/79 *Philip Morris Holland BV/Komisia Európskych spoločenstiev*, Zb. 1980, s. 2671.

([4]) Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora z 15. decembra 2005 vo veci *Taliansko/Komisia*, C-66/02, Zb. 2005, s. I-10968, bod 117 a rozsudok z 15. júna 2006 v spojených veciach C-393/04 a C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, Zb. 2006, s. I-5332, bod 35.

(95) České orgány tvrdia, že sa podnik ČSA, ktorý je podľa českého práva akciovou spoločnosťou, a teda z hľadiska bodu 10 písm. a) usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu spoločnosťou s obmedzeným ručením vlastníkov, dostala do vážnych ťažkostí od augusta 2009, kedy finančná kríza vážne ovplyvnila dokonca aj hlavnú sezónu letného letového poriadku. V tom čase klesol peňažný tok z prevádzkovej činnosti na [– 2,4 až – 2,1] mil. CZK, čo malo dramatický dosah na aktíva spoločnosti.

(96) V auguste 2009 spoločnosť splnila podmienky bodu 10 písm. a) usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu. Celkové základné imanie podniku ČSA predstavovalo 2,735 mld. CZK. Podľa českých účtovných štandardov malo základné imanie podniku ČSA v auguste 2009 zápornú hodnotu (vo výške [– 1 000 až – 900] mil. CZK na konci júla 2009) a k strate viac ako štvrtiny základného imania došlo v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov od júla 2008, kedy malo základné imanie podniku hodnotu [900 až 1 000] mil. CZK. Preto podnik ČSA začal v auguste 2009 s procesom reštrukturalizácie. Z uvedených skutočností vyplýva, že spoločnosť bola v čase poskytnutia pomoci na reštrukturalizáciu v júni 2010 skutočne podnikom v ťažkostiach v zmysle usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu.

Novovytvorený podnik

(97) V bode 12 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu sa uvádza, že novovytvorený podnik nie je oprávnený na pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu, aj keď je jeho východisková finančná pozícia neistá. Podnik sa považuje za novovytvorený vo všeobecnosti v priebehu prvých troch rokov od začiatku jeho operácií v príslušnej oblasti aktivít.

(98) Podnik ČSA bol vytvorený v roku 1923 a nie je teda možné pokladať ho za novovytvorený podnik.

Obchodná skupina

(99) Podľa bodu 13 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu podnik, ktorý patrí do väčšej obchodnej skupiny alebo ho prevzala väčšia obchodná skupina, zvyčajne nie je oprávnený na získanie pomoci na záchranu alebo reštrukturalizáciu, okrem prípadu, keď je možné preukázať, že ťažkosti firmy sú vnútorné a nevznikli v dôsledku svojvoľného rozvrhu nákladov v rámci skupiny, a že tieto ťažkosti sú príliš závažné na to, aby ich mohla riešiť skupina sama. Ak podnik v ťažkostiach vytvorí dcérsku spoločnosť, táto dcérska spoločnosť bude spoločne s podnikom v ťažkostiach, ktorý ju ovláda, pokladaná za skupinu a môže získať pomoc za podmienok stanovených v bode 13 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu.

(100) V čase poskytnutia pomoci na reštrukturalizáciu v roku 2010 tvoril podnik ČSA skupinu s celým radom spoločností, ktoré pôsobili v oblasti leteckej dopravy a v súvisiacich oblastiach [1]. Z účtovnej závierky skupiny vyplýva, že letecká spoločnosť, hoci je súčasťou väčšej skupiny spoločností, v skutočnosti predstavuje hlavnú časť obratu (94 %), a preto nie je možné, aby niektorá iná spoločnosť skupiny financovala jej reštrukturalizáciu. Účtovná závierka okrem toho preukazuje, že straty leteckej spoločnosti sú jej vlastné straty a nemožno ich pripísať niektorej inej spoločnosti skupiny.

(101) Komisia teda dospela k záveru, že ťažkosti podniku ČSA nie sú výsledkom svojvoľného rozvrhu nákladov v rámci skupiny, ale sú zväčša dôsledkom slabých tržieb v oblasti jeho hlavnej podnikateľskej činnosti. Ťažkosti sú príliš závažné na to, aby ich mohla vyriešiť skupina sama, a to najmä preto, že pozitívny príspevok ziskových dcérskych spoločností je príliš malý na to, aby vyrovnal straty podniku ČSA v hlavnej podnikateľskej činnosti.

(102) Komisia konštatuje, že spoločnosť ČAH (na prelome rokov 2011 a 2012), ktorá v podstate predstavuje obchodnú skupinu v zmysle bodu 13 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, bola vytvorená po poskytnutí pomoci na reštrukturalizáciu, a preto túto skutočnosť možno pokladať za súčasť reštrukturalizácie, ktorá nemá žiadny dosah na oprávnenosť na získanie pomoci na reštrukturalizáciu. Komisia ďalej zohľadňuje skutočnosť, že všetky obchodné vzťahy medzi členskými spoločnosťami ČAH budú prebiehať za neosobných trhových podmienok v súlade s príslušnými ustanoveniami právnych predpisov Českej republiky [2], a preto nie je možné poskytnúť žiadny príspevok na reštrukturalizáciu podniku ČSA zo strany iného člena skupiny.

6.3.2 **Obnovenie dlhodobej životaschopnosti**

(103) Po prvé, podľa bodu 35 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu musí plán reštrukturalizácie, ktorého čas implementácie musí byť čo najkratší, obnoviť dlhodobú životaschopnosť podniku v rámci prijateľnej časovej lehoty a na základe realistických predpokladov v súvislosti s budúcimi podmienkami fungovania.

(104) Podľa bodu 36 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu musia byť v pláne opísané okolnosti, ktoré viedli k ťažkostiam podniku, a musí tu byť zohľadnený súčasný stav a budúce trhové perspektívny v najpriaznivejšom, najmenej priaznivom a základnom scenári.

(105) V tomto pláne sa musí počítať s takou premenou podniku, ktorá mu po skončení reštrukturalizácie umožní pokryť všetky jeho náklady vrátane odpisov a finančných nákladov. Očakávaná kapitálová návratnosť musí byť dostatočná na to, aby reštrukturalizovanému podniku umožnila konkurovať na trhu na základe jeho vlastných predností (bod 37 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu).

[1] Boli to: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o., (65 % majetková účasť), ČSA Services, s.r.o., (100 % majetková účasť), Holidays Czech Airlines, a.s., (100 % majetková účasť), Slovak Air Service, s.r.o., (100 % majetková účasť), Czech Airlines Handling, s.r.o. a Czech Airlines Technics, a.s., (100 % majetková účasť).

[2] Články § 66a a 196a zákona č. 513/1991 Zb. (obchodný zákonník) a § 23 ods. 7 zákona č. 586/1992 Zb. (zákon o dani z príjmu).

(106) Komisia konštatuje, že v pláne reštrukturalizácie, ako je už uvedené v oddiele 2.3, sú opísané okolnosti, ktoré priviedli spoločnosť do ťažkostí. V pláne reštrukturalizácie sa zohľadňujú súčasné aj budúce perspektívy na hlavnom trhu podniku ČSA, t. j. na trhu pravidelnej leteckej prepravy cestujúcich, predstavujú sa v ňom scenáre možného vývoja na základe najpriaznivejších, najmenej priaznivých a základných predpokladov a poukazuje sa tu na silné a slabé stránky podniku ČSA. Komisia preto konštatuje, že plán reštrukturalizácie sa venuje všetkým formálnym stránkam, ktoré vyžadujú usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu v bode 36.

(107) V súčasnom pláne reštrukturalizácie sa predpokladá dosiahnutie návratu k dlhodobej životaschopnosti do júna 2014. Aktualizované päťročné obdobie reštrukturalizácie je pomerne dlhé. Podľa základného scenára však bude podnik ČSA ziskový už v roku 2013. Realizovala sa už aj väčšina reštrukturalizačných opatrení vrátane zoštíhlenia spoločnosti a vytvorenia vlastného príspevku. České orgány preukázali, že stratégia zvolená v pláne reštrukturalizácie bola rozložená do piatich rokov po starostlivom posúdení najkratšej možnej doby potrebnej na obnovenie dlhodobej životaschopnosti podniku ČSA vzhľadom na možné budúce prevádzkové podmienky. Komisia ďalej uvádza, že najmä v odvetví leteckej dopravy a v súčasnej hospodárskej situácii je nutné stabilizovať prevádzkovú výkonnosť a výkonnosť služieb, aby bola zabezpečená dlhodobá životaschopnosť ako pevný základ pre budúci rast a nielen pre krátkodobé oživenie. Tieto snahy si už svojou povahou vyžadujú niekoľko rokov. Komisia ďalej poznamenáva, že v predchádzajúcich prípadoch bolo akceptované obdobie reštrukturalizácie v dĺžke päť rokov a viac [1]. Po celkovom uvážení sa preto Komisia domnieva, že päť rokov je prijateľná dĺžka obdobia reštrukturalizácie.

(108) Na dosiahnutie obratu v situácii podniku ČSA sa v pláne reštrukturalizácie počíta so znížením nákladov, najmä prostredníctvom zníženia kapacity a počtu pracovníkov a zoštíhlením lietadlového parku a prevádzkovanej siete, ako aj cestou mnohých iniciatív na strane príjmov.

(109) Komisia konštatuje, že podnik ČSA výrazne obmedzil počet pilotov a palubného personálu. Bolo zrušených už viac ako 1 000 pracovných miest. Očakáva sa, že iniciatívne znižovanie nákladov prinesie čisté úspory vo výške [390 až 425] mil. CZK do konca roka 2012. Náklady predaja na cestujúceho už klesli o [15,5 až 17] % v roku 2010.

(110) Komisia ďalej uvádza, že zoštíhlenie lietadlového parku (o 30 %) a siete (o [18 až 20] %) prinesie vyššie výnosy z ASK, a to o [3,9 až 4,3] %. Podľa základného scenára sa v dôsledku toho zvýši obsadenosť na [66 až 73] %. Obnova lietadlového parku a výmena lietadiel Boeing za lietadlá Airbus povedú k nižším nákladom na prevádzku a údržbu, čo bude znamenať efektívnejšie hospodárenie s lietadlovým parkom. Predpokladá sa, že redukcia siete a zoštíhlenie lietadlového parku vytvoria do konca roka 2012 čisté úspory vo výške [195 až 215] mil. CZK.

(111) Komisia takisto konštatuje, že podnik ČSA zaviedol nový systém riadenia výnosov, ktorého cieľom je zvýšiť príjmy z ASK o [3 až 3,5] % v roku 2011. Predpokladá sa, že systém riadenia výnosov spolu s tržbami z predaja vlastných produktov súvisiacich s letmi, ako aj z predaja produktov tretích strán, zaistí do konca roka 2012 výnosy vo výške [500 až 560] mil. CZK.

(112) Komisia sa na základe svojich znalostí o tomto odvetví z iných prípadov reštrukturalizácie, v ktorých vystupovali letecké spoločnosti, domnieva, že tieto iniciatívy môžu umožniť podniku ČSA, aby znížil svoje náklady, vytvoril dodatočné výnosy a dosiahol tak obnovenie dlhodobej životaschopnosti do júna 2014.

(113) Predpokladané výsledky sú založené na realistických predpokladoch najmä tempa rastu, inflácie, ceny paliva a výmenných kurzov USD/CZK. Česká republika sa vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania zamerala na pochybnosti Komisia týkajúce sa východiskových predpokladov a poskytla ďalšie vysvetlenia:

— Česká republika okrem predĺženia pôvodného obdobia reštrukturalizácie opäť preskúmala prognózy vývoja smerujúceho k obnoveniu životaschopnosti, a to na základe pozmeneného základného scenára namiesto pôvodne použitého najpriaznivejšieho scenára. Podnik ČSA sa v súčasnosti usiluje dosiahnuť návratnosť použitého kapitálu (ROCE) vo výške [1,7 až 1,85] % do roku 2014 namiesto [3 až 3,5] % v pôvodnej verzii plánu reštrukturalizácie.

— Podnik ČSA upravil harmonogram dodania 7 lietadiel – namiesto v rokoch 2013 a 2014 budú dodané v rokoch 2014 a 2016. Podnik ČSA potvrdzuje, že nákup všetkých týchto lietadiel bude financovať prostredníctvom komerčného úveru bez akejkoľvek štátnej pomoci.

— Česká republika potvrdila, že podnik ČSA ukončí všetky činnosti, ktoré sú stratové.

(114) Komisia hodnotí kladne skutočnosť, že po prijatí rozhodnutia o začatí konania boli východiskové predpoklady pre vnútorné a vonkajšie faktory revidované, napr. predpoveď pomalšieho rastu dopytu v rokoch 2010 a 2013 a vyšších nákladov na pohonné látky. Revízia a prispôsobenie niekoľkých kľúčových predpokladov viedli

[1] Pozri rozhodnutie Komisie vo veci *Austrian Airlines* (C 6/09), Ú. v. L 59, 9.3.2010, s. 1, bod odôvodnenia 296 (obdobie reštrukturalizácie 6 rokov), vo veci *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, bod odôvodnenia 217 (obdobie reštrukturalizácie 5 rokov) a vo veci *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, bod odôvodnenia 93 (obdobie reštrukturalizácie 5 rokov).

k revidovanému finančnému výhľadu s nižším predpokladaným ziskom na rok 2013 ([68 až 75] mil. CZK namiesto pôvodných [123 až 135] mil. CZK). Upravené predpoklady poskytujú teraz realistickejší a spoľahlivejší obraz o budúcom vývoji podniku ČSA.

(115) Podnik ČSA ďalej poskytol analýzu scenárov – vyššie uvedeného najrealistickejšieho scenára (základného scenára), najpriaznivejšieho a najmenej priaznivého scenára s modifikovanými predpokladmi na základe niekoľkých kľúčových činiteľov.

(116) Podľa základného scenára podnik ČSA predpokladá, že bude od roku 2013 vykazovať kladný prevádzkový výsledok. Aj podľa najmenej priaznivého scenára by podnik ČSA dosiahol ziskovosť do roku 2014.

(117) Ukazovateľ návratnosti vloženého kapitálu (ROCE) by sa však mal vrátiť len na nízku úroveň (cca [1,9 až 2,2] %) do roku 2015. Takáto návratnosť je dosť nízka, ale zdá sa byť realistickou vzhľadom na skutočnosť, že skupina, do ktorej podnik ČSA patrí (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH), dosiahla v rokoch 2003 až 2009 ROCE [– 1,2 až – 1] % až [5,4 až 6,3] %. Kladný ukazovateľ ROCE mali v tejto skupine iba Lufthansa ([5,3 až 6] %), British Airways ([4,9 až 5,7] %) a AF-KLM ([2 až 2,3] %). Na druhej strane nízkonákladoví dopravcovia dosiahli v rokoch 2004 až 2007 ROCE vo výške [5,5 – 6,5] až – [15,5 - 17] % ([1]).

(118) Cielený ukazovateľ ROCE tak zostane pod úrovňou, ktorú dosahujú najefektívnejší nízkonákladoví alebo vyššie uvedení veľkí dopravcovia, ktorí využívajú úsporu z rozsahu. Podnik ČSA so svojím reštrukturalizovaným lietadlovým parkom (20 až 23 lietadiel) zostáva malým regionálnym hráčom, ktorého dlhodobý rozvoj možno najlepšie zaistiť vstupom súkromného investora.

(119) Tento mierny návrat k životaschopnosti sa však javí ako prijateľný, keďže Česká republika ako vlastník podniku situáciu dobre pozná a má záujem vo vhodnej chvíli privatizovať. Okrem toho skutočnosť, že podniku ČSA sa podarilo získať leasing nového lietadla financovaný zo súkromných zdrojov namiesto pôvodne plánovaného zaručeného bankového úveru, svedčí o tom, že trhy veria v možnosť opätovnej životaschopnosti podniku.

(120) Komisia okrem toho kladne hodnotí, že podnik ČSA odvtedy dosiahol významný pokrok v procese reštrukturalizácie a že zavádzanie zvažovaných opatrení malo v roku 2011 na podnik ČSA pozitívny vplyv. Zatiaľ čo v porovnaní s minulým rokom bolo zrušených [15,5 až 17] % letov, prepad v príjmoch z prepravy bol za to isté obdobie len [8 až 9] %. V prvom štvrťroku 2012 došlo k [7,9 až 8,4] % zvýšeniu počtu neprestupujúcich cestujúcich, čo malo priaznivý dosah na ukazovateľ RASK (príjmy z ponúkaného sedadlokilometra), ktorý sa zvýšil o [12,5 až 14] %. V roku 2011 sa podniku ČSA takisto podarilo znížiť náklady na catering o [115 až 130] miliónov a jednotkové náklady na cestujúceho o [14,5 až 16] %. Vďaka prijatiu opatrení na zníženie nákladov sa znížili náklady na globálny distribučný systém o [68 až 75] miliónov v roku 2010 a o [89 až 96] miliónov v roku 2011, vždy v porovnaní s minulým rokom.

([1]) Trhová štúdia Boston Consulting Group.

(121) Podnik ČSA už realizoval plánované zníženie počtu zamestnancov a predaj majetku, ako aj prevod vedľajších služieb na dcérske spoločnosti, ktoré následne predal spoločnosti ČAH.

(122) Vzhľadom na značné realizované reštrukturalizačné opatrenia a na pokrok, ktorý už bol dosiahnutý, Komisia zastáva názor, že revidovaný plán reštrukturalizácie umožní podniku ČSA obnoviť dlhodobú životaschopnosť v primeranej lehote.

6.3.3 **Zabránenie nadmernému narušeniu hospodárskej súťaže (kompenzačné opatrenia)**

(123) Po druhé, v súlade s bodom 38 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu je potrebné prijať kompenzačné opatrenia s cieľom čo najviac obmedziť nepriaznivý dosah na podmienky obchodovania. Tieto opatrenia môžu zahŕňať predaj aktív, zníženie kapacity alebo obmedzenie prítomnosti na trhu a obmedzenie vstupných prekážok na dotknutých trhoch (bod 39 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu).

(124) Ukončenie vykonávania stratových činnosti, ktoré bolo v každom prípade nutné pre obnovenie životaschopnosti podniku, sa v tejto súvislosti na účely posúdenia kompenzačných opatrení nebude pokladať za zníženie kapacity alebo obmedzenie prítomnosti na trhu (bod 40 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu).

(125) Podnik ČSA navrhuje tieto kompenzačné opatrenia:

— zníženie kapacity,

— odovzdanie letiskových prevádzkových intervalov (slotov) na koordinovaných európskych letiskách vrátane predaja slotov na letisku Heathrow v Londýne,

— predaj majetku.

(126) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti v súvislosti s niektorými kompenzačnými opatreniami podniku, ktoré sa javili iba ako opatrenia nutné na zachovanie životaschopnosti. Česká republika túto otázku objasnila a odôvodnila poukázaním na význam niektorých vyššie uvedených opatrení.

Zníženie kapacity

(127) Podnik ČSA plánoval zoštíhlenie lietadlového parku o 50 %, čo by malo dosah na sieť destinácií. V roku 2009 predstavovala celková kapacita spoločnosti [8 až 9] mld. ASK. Na konci procesu reštrukturalizácie má podnik ČSA v úmysle ponúkať [6,2 až 7] mld. ASK, t. j. sieť bude zredukovaná o [2 až 2,2] mld. ASK (čo predstavuje [20 až 25] %).

(128) Podnik ČSA tiež súhlasil s tým, že ostatné opatrenia by sa mali pokladať len za opatrenia na zachovanie životaschopnosti, ako je napr. rozhodnutie o zrušení linky do New Yorku a Toronta. Toto rozhodnutie bolo prijaté správnou radou podniku ČSA v júli 2009 (teda pred začiatkom obdobia reštrukturalizácie). Lety boli prerušené v novembri 2009. Skutočnosť, že podnik ČSA rozhodol o prerušení týchto spojení pred začiatkom obdobia reštrukturalizácie, však naznačuje, že toto obchodné rozhodnutie bolo prijaté skôr s cieľom zlepšiť životaschopnosť spoločnosti, než s cieľom minimalizovať narúšajúce účinky štátnej pomoci na obchodné podmienky.

(129) Vo svojom revidovanom pláne reštrukturalizácie navrhuje podnik ČSA ako kompenzačné opatrenia zrušenie 6 ziskových trás [1] a zníženie kapacity ponúkaných sedadlokilometrov na ďalších 10 ziskových trasách [2]. Zrušenie a navrhované zníženie kapacity povedie k zníženiu ponúkanej kapacity o [900 až 1 000] mil. sedadlokilometrov, čo zodpovedá [10 až 11] % [3] zníženia kapacity plánovanej prepravy oproti roku 2009. Podnik ČSA potvrdil, že udrží zníženú kapacitu, ktorú ponúka ako kompenzačné opatrenie, až do konca obdobia reštrukturalizácie.

(130) Trasy sa pokladajú za ziskové, pokiaľ mali v roku 2009 kladný príspevok C1. Príspevok C1 zohľadňuje let, cestujúceho a distribučné náklady (t. j. variabilné náklady) na každú jednotlivú trasu. Vypočíta sa ako (výnosy trasy – variabilné náklady trasy) / výnosy trasy. Preto všetky trasy, ktoré majú kladný príspevok C1, vytvárajú dostatočné príjmy nielen na pokrytie variabilných nákladov trasy, ale prispievajú aj na fixné náklady spoločnosti.

(131) Z hľadiska Komisia sa zdá, že rozpätie príspevku C1 je vhodným ukazovateľom, pretože sa pri ňom zohľadňujú všetky náklady priamo spojené s danou trasou. Komisia konštatuje, že podobné rozpätie bolo akceptované v porovnateľnom prípade [4].

(132) Pokiaľ ide o tvrdenie tretej strany (TS), že podnik ČSA otvoril nové stratové destinácie, napríklad Praha – Abú Zabí, Komisia konštatuje, že podľa vysvetlenia českých orgánov sa na tejto linke prevádzkuje let so zdieľaným kódom spolu s Etihad Airways. V každom prípade, aj keby boli otvorené nové trasy, podnik ČSA je odhodlaný zredukovať celkovú sieť o [20 až 25] % (v ponúkaných sedadlokilometroch) a udržať túto zredukovanú sieť až do konca obdobia reštrukturalizácie. Podnik ČSA okrem toho ponúkol, že zruší alebo zníži svoju kapacitu na 16 ziskových trasách, a tým bude kompenzovať svojich konkurentov.

Odovzdanie letiskových prevádzkových intervalov (slotov) na koordinovaných európskych letiskách

(133) Komisia konštatuje, že v dôsledku zmien v sieti destinácií podnik ČSA odovzdá mnoho slotov na koordinovaných letiskách [5]. Odovzdanie letiskových prevádzkových intervalov (slotov) umožní ostatným konkurenčným leteckým spoločnostiam zvýšiť kapacitu na koordinovaných letiskách (bez ohľadu na konkrétnu zrušenú trasu), a predstavuje teda obmedzenie prekážok vstupu na trh v prospech konkurentov podniku ČSA.

Predaj aktív

(134) Podnik ČSA tvrdí, že predaj jeho nestratových aktív, ako je napr. predaj letiskových prevádzkových intervalov na letisku Heathrow v Londýne (pozri bod 47 odôvodnenia) a predaj 15 lietadiel (pozri bod 48 odôvodnenia), predaj prevádzok Duty Free (pozri bod 46 odôvodnenia) a predaj dcérskych spoločností holdingu ČAH (pozri bod 53 odôvodnenia) by sa mali takisto pokladať za kompenzačné opatrenia. Vzhľadom na skutočnosť, že kompenzačné opatrenia by sa mali realizovať najmä na trhu, na ktorom bude mať daný podnik po reštrukturalizácii významné postavene, sú v tejto súvislosti relevantné iba tie opatrenia, ktoré sa týkajú trhu leteckej prepravy cestujúcich.

(135) Okrem [10 až 11] % zníženia kapacity na ziskových trasách a odovzdania slotov na koordinovaných letiskách, iba predaj slotov na letisku Heathrow v Londýne a 15 lietadiel možno zohľadniť ako vhodné kompenzačné opatrenia, nie však predaj prevádzok Duty Free a predaj dcérskych spoločností ČSA holdingu ČAH, pretože tieto kroky nemajú vplyv na postavenie podniku ČSA na jeho hlavnom trhu.

Vhodnosť navrhovaných kompenzačných opatrení

(136) Pri posudzovaní vhodnosti kompenzačných opatrení bude Komisia zohľadňovať štruktúru trhu a podmienky hospodárskej súťaže, aby sa zaistilo, že žiadne takéto opatrenie nepovedie zhoršeniu štruktúry trhu (bod 39 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu).

[1] […].
[2] […]
[3] Čisté zníženie bez zrušenia stratových destinácií, ktoré je potrebné urobiť pre obnovenie životaschopnosti, tiež vzhľadom na predpokladané zvýšenie kapacity medzi účtovnými rokmi 2010 a 2013.
[4] Pozri rozhodnutie Komisie vo veci *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, bod 111 odôvodnenia.
[5] Väčšina týchto letiskových prevádzkových intervalov je na koordinovaných letiskách (letiskách, na ktorých prevádzkové intervaly prideľuje koordinátor podľa nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. L 14, 22.1.1993, s. 1).

(137) Kompenzačné opatrenia musia proporcionálne zodpovedať deformačným účinkom pomoci, a najmä veľkosti a relatívnej dôležitosti podniku na trhu alebo trhoch. Mieru zníženia kapacity či obmedzenie pôsobnosti na trhu je potrebné stanoviť v závislosti od prípadu (bod 40 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu).

(138) Komisia konštatuje, že aj keď podnik ČSA má zatiaľ stále vedúce postavenie na českom leteckom trhu, jeho podiel na produkčnej kapacite a výkone (v počte cestujúcich) celého európskeho leteckého priemyslu predstavuje iba 1 – 2 %. V prípade pomerne malého dopravcu, akým je podnik ČSA, by ďalšie zoštíhlenie jeho lietadlového parku mohlo mať negatívny vplyv na jeho životaschopnosť a konkurentom by v dôsledku toho nevznikla žiadna významnejšia trhová príležitosť.

(139) Pokiaľ ide o najdôležitejšiu časť vlastného príspevku – zníženie kapacity – Komisia pokladá zníženie o [10 až 11] % za dostatočné, a to najmä v porovnaní s inými prípadmi reštrukturalizácie leteckých spoločností [1].

(140) V tejto súvislosti pokladá Komisia vyššie uvedené kompenzačné opatrenia podľa usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu za dostatočné na dosiahnutie toho, aby boli negatívne účinky na podmienku obchodu čo najslabšie.

6.3.4 **Pomoc obmedzená na minimum (vlastný príspevok)**

(141) Po tretie, podľa bodu 43 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, v záujme obmedzenia výšky pomoci na nevyhnutné minimum reštrukturalizačných nákladov je potrebné, aby príjemca značnou mierou prispel na reštrukturalizáciu zo svojich vlastných zdrojov. Príspevok môže pochádzať aj z predaja aktív, ktoré nie sú nevyhnutne dôležité pre prežitie podniku, alebo z vonkajších zdrojov za trhových podmienok.

(142) V prípade väčších podnikov pokladá Komisia zvyčajne za primeraný príspevok najmenej 50 % nákladov na reštrukturalizáciu. Za výnimočných okolností a v prípadoch s osobitnými ťažkosťami však môže Komisia akceptovať aj nižší príspevok (bod 44 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu).

(143) Vlastný príspevok musí byť reálny, t. j. skutočný, vylučujúci všetky budúce očakávané zisky, ako tok hotovosti (bod 43 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu). V svojej podstate nesmie vlastný príspevok obsahovať žiadnu inú štátnu pomoc.

(144) Keďže celkové náklady na reštrukturalizáciu predstavujú [8 900 až 10 500] mil. CZK, navrhovaný vlastný príspevok podniku ČSA sa skladá z

— súkromného bankového úveru od Komerčnej banky ([125 až 140] mil. CZK) a

— predaja aktív (pozemkov, nehnuteľností, lietadiel a dcérskych spoločností) [2].

(145) Vlastný príspevok podniku ČSA navrhnutý českými orgánmi by predstavoval [70 až 80] % celkových nákladov na reštrukturalizáciu. Komisia ďalej konštatuje, že podnik ČSA získal súkromnú leasingovú zmluvu na prenájom lietadla ([25 až 30] mil. USD), ktorú takisto možno pokladať za vlastný príspevok.

Prenájom lietadla

(146) Podniku ČSA sa v máji 2011 podarilo získať lietadlo Airbus A319 a dva motory formou leasingovej zmluvy financovanej zo súkromných zdrojov. Prenájom poskytla za trhových podmienok […]. Leasingová zmluva zodpovedá úveru vo výške [25 až 30] mil. USD (cca. [520 až 600] mil. CZK alebo [5,3 až 5,9] % nákladov na reštrukturalizáciu).

(147) Leasingová spoločnosť poskytne podniku ČSA lietadlo, ktoré sa bude 10 rokov používať v súlade s podmienkami finančného leasingu. Po zaplatení všetkých splátok v plnom rozsahu sa podnik ČSA stane vlastníkom tohto lietadla. Okrem zálohy vo výške [29 až 33] % ceny lietadla bude podnik ČSA hradiť prenajímateľovi štvrťročné leasingové splátky. Tieto splátky sa vypočítajú z ceny lietadla plus úroky z úveru, ktorý si leasingová spoločnosť vzala od banky (3-mesačná sadzba London Interbank Offered Rate (LIBOR) plus marža). Úhrada splátok (alebo skôr splácanie úveru, ktorý leasingovej spoločnosti poskytla […]) bude zaistený najmä lietadlom ako zálohom v prospech banky po celú dobu trvania leasingu.

(148) Komisia konštatuje, že uvedená leasingová zmluva preukazuje, že podnik ČSA bol už schopný získať vonkajšie zdroje financovania za trhových podmienok bez akejkoľvek pomoci českých orgánov. Toto financovanie svedčí o tom, že trh verí v reálnosť predpokladaného návratu k životaschopnosti. Komisia preto pokladá leasing v hodnote [520 až 600] mil. CZK za súčasť vlastného príspevku.

[1] V prípade spoločnosti Air Malta (rozhodnutie Komisie SA.33015, C(2012) 4198 final) predstavovalo zníženie kapacity ziskových trás 5 %. V predchádzajúcich rozhodnutiach vo veci reštrukturalizácie boli akceptované kompenzačné opatrenia v podobe celkového zníženia kapacity (Austrian Airlines: 15 % (rozhodnutie Komisie C 6/2009, Ú. v. L 59 z roku 2010, s. 1, bod 323), LTU: 28 % (rozhodnutie Komisie N 428/2002, Ú. v. C 148 z roku 2003) alebo v podobe zníženého podielu na trhu (Cyprus Airways: 3 %, rozhodnutie Komisie C 10/2006, Ú. v. L 49 z roku 2008, s. 25, bod 129)).

[2] Podrobnosti pozri tabuľku 5.

Súkromný úver od Komerčnej banky

(149) Navrhovaný úver od Komerčnej banky sa skladá z úverovej linky na základe rámcovej dohody. Komisia konštatuje, že rámcová dohoda preukazujúca úverovú linku vo výške [480 až 540] mil. CZK bola uzatvorená už 31. marca 2009 a že pre zhoršujúcu sa finančnú situáciu podniku ČSA bola úverová linka v následných úpravách rámcovej dohody znižovaná. Posledná úprava rámcovej dohody z decembra 2009 poskytuje úverovú linku iba vo výške [200 až 220] mil. CZK do 30. júna 2010 Komisia to vníma tak, že navrhovaný vlastný príspevok vo výške [125 až 140] mil. CZK je najnovší zostatok tejto úverovej linky.

(150) Vlastný príspevok by mal preukázať, že trh verí v reálnosť predpokladaného návratu k životaschopnosti. Keďže príslušná úverová dohoda bola uzatvorená dlho pred začiatkom obdobia reštrukturalizácie a vzhľadom na to, že Komerčná banka následne znížila úverovú linku, Komisia neakceptuje tento súkromný úver ako vlastný príspevok v zmysle bodu 43 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu.

Predaj aktív

(151) Predaj aktív možno rozdeliť do troch skupín – i) predaj súkromným subjektom na trhu, ii) predaj nehnuteľného majetku podniku Letiště Praha a iii) predaj dcérskych spoločností českému štátu (ČAH).

i) Predaj súkromným subjektom na trhu

(152) Tieto predaje sa realizovali sčasti na základe otvoreného, transparentného a bezpodmienečného ponukového konania, napr. predaj prevádzok Duty Free a predaj spoločnosti Slovak Air Services, s.r.o. Ďalšia časť bola predaná po individuálnych rokovaniach súkromným subjektom – napr. lietadlá (predané rôznym leteckým spoločnostiam) a sloty na letisku Heathrow v Londýne (predané spoločnosti British Airways. Tieto predaje sa realizovali v júli 2010 a vyniesli [3 až 3,5] mld. CZK ([31 až 35] % celkových nákladov na reštrukturalizáciu).

(153) Komisia berie na vedomie, že táto časť príspevku na náklady na reštrukturalizáciu skutočne pochádza z vlastných zdrojov podniku a je skutočná a konkrétna, ako sa to požaduje v bode 43 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu. Komisia preto uznáva tieto výnosy za vlastný príspevok.

ii) Predaj podniku Letiště Praha

(154) Pozemky a nehnuteľnosti, ktorá sa nachádzajú v areáli letiska Praha-Ruzyně, boli predané podniku Letiště Praha 9. decembra 2009, 2. februára 2010 a 13. mája 2010. Tieto aktíva boli predané za [1 620 až 1 850] mil. CZK ([15 až 17] % celkových nákladov na reštrukturalizáciu).

(155) Česká republika prijala zákon o vlastníctve letiska Praha-Ruzyně, podľa ktorého musia byť všetky pozemky a nehnuteľnosti v susedstve letiska Praha-Ruzyně – vzhľadom na ich strategický význam – vo vlastníctve štátnych podnikov. Podľa českých orgánov sú tieto nehnuteľnosti pre letisko Praha-Ruzyně strategicky dôležité v súvislosti s novou vzletovou a rozjazdovou dráhou, ktorá sa tu má vybudovať.

(156) Všetky tieto aktíva boli predané za ceny, ktoré boli stanovené v znaleckých posudkoch nezávislými znalcami z Českej republiky [1] pred uskutočnením príslušných transakcií. Komisia vykonala analýzu predložených znaleckých posudkov a pokladá ich za dostatočne spoľahlivé. Ocenenia neposkytujú dôvody k pochybnostiam, pretože neboli odhalené žiadne chyby, boli uplatnené schválené metodiky a ocenenia sú založené na vierohodných predpokladoch. Komisia takisto konštatuje, že znalecké posudky boli spracované pred uskutočnením príslušných transakcií a nezohľadňuje sa v nich monopolné postavenie štátu ako jediného potenciálneho kupujúceho. Komisia sa preto domnieva, že výsledky znaleckých posudkov sa značne približujú realistickým trhovým cenám aktív.

(157) Znalecký posudok nezohľadňoval záloh či iné formy vecných bremien. Pokiaľ ide o záložné práva, najmä o zaistenie úveru od spoločnosti Osinek, české orgány potvrdili, že všetky záložné práva boli zrušené pred realizáciou predaja. V dvoch z troch predajných zmlúv z 9. decembra 2009 a 2. februára 2010 zmluvné strany súhlasili s tým, že majetok bude prevedený bez vecných bremien. Iba v tretej zmluve z 13. mája 2010 je uvedené ustanovenie, podľa ktorého je prevádzaný majetok zaťažený bremenami zapísanými v katastri nehnuteľností. Ide o tieto vecné bremená:

a) bremeno v prospech spoločnosti Letiště Praha na využívanie transformátorov a distribučných miest (na parcele č. 2587),

b) bremeno v prospech podniku ČSA na používanie pozemku na prevádzkové účely (parcela č. 2588/3),

c) bremeno v prospech podniku PREdistribuce, a.s. na údržbu káblových sietí a právo vstupovať na pozemok (parcela č. 2586/1).

[1] Títo znalci (YBN Consult – Znalecký ústav, s.r.o. a PROSCON, s.r.o.) sú zapísaní v zozname ústavov kvalifikovaných na výkon znaleckej činnosti, ktorý má ministerstvo spravodlivosti Českej republiky, a majú skúsenosti s oceňovaním majetku.

(158) Komisia sa domnieva, že bremená môžu v zásade znižovať hodnotu nehnuteľností. Komisia však konštatuje, že bremeno uvedené v bode 157 písm. a) odôvodnenia prestalo existovať v čase, kedy bol majetok prevedený, keďže bremeno bolo v prospech samotného kupujúceho. České orgány potvrdili, že bremeno uvedené v bode 157 písm. b) odôvodnenia v čase prevodu vlastníctva už neexistovalo. Tretie bremeno uvedené v bode 157 písm. c) odôvodnenia stále trvá, ale toto bremeno je jednou z podmienok pre pripojenie pražského letiska na elektrorozvodnú sieť, ktorú prevádzkuje podnik PREdistribuce, a.s.

(159) Vzhľadom na zásadnú povahu jediného bremena, ktoré bolo prevedené spolu s majetkom, sa Komisia domnieva, že vyššie uvedené bremená nemajú dosah na hodnotu predaných aktív.

(160) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia uznáva výnosy z predaja pozemkov vo výške [1 620 až 1 850] mil. CZK za vlastný príspevok.

iii) Predaj dcérskych spoločností holdingu ČAH

(161) Ďalej boli štátu (ČAH) predané dcérske spoločnosti ČSA. Ide o HCA, a.s., ([500 až 580] mil. CZK); Czech Airlines Handling, a.s., ([700 až 800] mil. CZK); ČSA Services, s.r.o. ([25 až 28] mil. CZK) a Czech Airlines Technics, a.s. ([1 až 1,15] mld. CZK). Celková hodnota týchto predajných transakcií predstavuje [2,35 až 2,6] mld. CZK ([24 až 26] % celkových nákladov na reštrukturalizáciu).

(162) Predajná cena bola stanovená na základe znaleckých posudkov od Deloitte Advisory, s.r.o., a PriceWaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o., ako je uvedené v bode 53 odôvodnenia. Komisia vykonala analýzu predložených znaleckých posudkov a pokladá ich za dostatočne spoľahlivé. Ocenenia neposkytujú dôvody k pochybnostiam, pretože neboli odhalené žiadne chyby, boli uplatnené schválené metodiky a ocenenia sú založené na vierohodných predpokladoch. Komisia sa preto domnieva, že výsledky znaleckých posudkov sa približujú realistickým trhovým cenám majetku. Komisia takisto konštatuje, že znalecké posudky boli spracované pred uskutočnením príslušných transakcií.

(163) Vytvorenie ČAH bolo takisto predmetom pripomienok konkurenta, ktorý uviedol, že cieľom týchto štruktúr je len poskytnúť podniku ČSA ďalšie prostriedky. Komisia však konštatuje, že Česká republika vyhlásila, že vytvorenie ČAH má iné dôvody, než len výlučný prevod kapitálu ČSA. Hlavným cieľom ČAH je zatraktívniť podniky v štátnom vlastníctve pre potenciálnych investorov. Pri existencii ČAH bude privatizácia jednotlivých dcérskych spoločností ČSA oddelenie jednotlivými investormi skutočne jednoduchšia. Vytvorenie ČAH by ďalej malo zaistiť konkurenčné ceny služieb vo vnútri skupiny a stimulovať tvorbu zisku vo všetkých dcérskych spoločnostiach, ako aj ich orientáciu na vonkajších zákazníkov.

(164) Vytvorenie ČAH v jeho súčasnej podobe schválil český orgán na ochranu hospodárskej súťaže (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže) (so záväzkami) a predaj dcérskych spoločností sa realizoval na základe uvedených znaleckých posudkov.

(165) Vzhľadom na tieto skutočnosti Komisia uvádza, že celkový vlastný príspevok vrátane predaja dcérskych spoločností by predstavoval [78 až 85] % celkových nákladov na reštrukturalizáciu. V tomto prípade však ani nie je potrebné toto opatrenie zohľadniť, pretože aj bez neho podnik ČSA poskytol dostatočný vlastný príspevok na pokrytie nákladov na reštrukturalizáciu (skladajúci sa z predaja súkromných subjektov na trhu, predaja pozemkov a nehnuteľností štátnemu podniku Letiště Praha a leasingu lietadla), ktorý predstavuje [5,2 až 5,8] mld. CZK alebo [55 až 60] % nákladov na reštrukturalizáciu ([1]).

(166) Komisia sa preto domnieva, že požiadavky uvedené v bode 43 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu boli splnené, a preto bola pomoc obmedzená len na úplné minimum nevyhnutných reštrukturalizačných nákladov.

6.3.5 **Zásada „jedenkrát a naposledy“**

(167) Pomoc musí spĺňať podmienku „jedenkrát a naposledy“. V bode 72 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu sa stanovuje, že podnik, ktorý získal pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu v posledných desiatich rokoch nie je oprávnený na pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu.

(168) V rozhodnutí o začatí konania vyjadrila Komisia pochybnosti týkajúce sa možných prvkov štátnej pomoci v úvere od spoločnosti Osinek. Vo svojom konečnom rozhodnutí vo veci SA.29864 – možné aspekty štátnej pomoci pri

([1]) Oznámený prvok pomoci predstavuje 2,500 mld. CZK. Leasing lietadla ([520 až 600] mil. CZK), predaj súkromným subjektom ([3 až 3,5] mld. CZK) a predaj pozemkov a nehnuteľností štátu ([1,62 až 1,85] mld. CZK) – spolu [5,2 až 5,8] mld. CZK. Preto aj v prípade, že by sa predaj dcérskych spoločnosti holdingu ČAH pokladal za pomoc, prvok pomoci by predstavoval [4,5 až 5] mld. CZK (2,5 mld. CZK plus [2,35 až 2,6] mld. CZK). Tento prvok pomoci je nižší ako výška vlastného príspevku ([5,2 až 5,8] mld. CZK), čo by pokrylo viac ako 50 % celkových nákladov na reštrukturalizáciu vo výške [8,9 až 10,5] mld. CZK.

poskytnutí úveru spoločnosti Osinek, a.s. – však Komisia dospela k záveru, že úver od spoločnosti Osinek nepredstavoval štátnu pomoc, a aj keby išlo o štátnu pomoc, takáto pomoc by bola zlučiteľná podľa dočasného rámca ([1]). České orgány okrem toho potvrdili, že podnik ČSA v posledných desiatich rokoch nezískal žiadnu pomoc na záchranu či reštrukturalizáciu. Komisia preto zastáva názor, že zásada „jedenkrát a naposledy" bola dodržaná.

6.3.6 **Ďalšie možné otázky týkajúce sa štátnej pomoci**

(169) Počas konania vo veci formálneho zisťovania upozornili tretie strany na celý rad ďalších otázok v súvislosti s možnou štátnou pomocou, najmä na predaj HCA, financovanie odmien pre generálneho riaditeľa ČSA spoločnosťou Letiště Praha a na možnú výhodu, ktorú podnik ČSA získal z prevádzky linky na trase Praha – Tel Aviv.

Predaj HCA

(170) Spoločnosť TS vo svojich pripomienkach tvrdila, že podnik ČSA získal štátnu pomoc na rozšírenie svojho charterového podnikania (ktoré realizuje prostredníctvom svojej dcérskej spoločnosti HCA), čo mu umožňuje ponúkať lety za cenu o 20 % nižšiu než sú bežné ceny na trhu.

(171) Komisia požiadala o podrobné informácie o predaji a budúcej prevádzke HCA. Česká republika vysvetlila, že do HCA nebolo po prevedení charterovej prepravy vložené žiadne lietadlo, a potvrdila, že všetky leasingy lietadiel sa uskutočňujú v súlade s posudkom znalca, ktorý ocenil prevod ([2]), a v súlade s leasingovými sadzbami, ktoré boli stanovené na základe Lease Rate Digest publikovaným úradom International Bureau of Aviation ([3]), ktorý sa špecializuje na odhady trhových sadzieb operatívneho leasingu pre jednotlivé typy lietadiel a počet rokov v prevádzke.

(172) Pokiaľ ide o prípadný prevod zamestnancov, české orgány ozrejmili, že malý počet administratívnych pracovníkov (cca 20) bol prevedený do HCA z podniku ČSA v roku 2010 v súvislosti s vkladom charterového podnikania ČSA a v súlade s pravidlami a ustanoveniami českého obchodného zákonníka. Väčšina zamestnancov vrátane všetkých pilotov a palubného personálu nastúpila do HCA na základe nového výberového konania. Všetkým zamestnancom, ktorí boli predtým zamestnancami podniku ČSA, skončila platnosť pracovných zmlúv a nové zmluvy uzatvorili s HCA. Do nových zmlúv neboli prenesené práva za odpracované roky.

(173) Česká republika takisto potvrdila, že nedôjde k presunu časti lietadlového parku podniku ČSA do HCA, kde by bol používaný na prevádzku letov podnik ČSA. Podnik HCA od roku 2009 neexpandoval, iba sa vracia k pôvodnému objemu letov, ktoré prevádzkovala charterová divízia podniku ČSA v rokoch 2008 až 2009. Neprevezme prevádzku pravidelných letov do destinácií, ktoré podnik ČSA zrušil, a bude ponúkať iba charterové lety.

(174) Vzhľadom na poskytnuté informácie sa Komisia nedomnieva, že by dochádzalo k akémukoľvek krížovému subvencovaniu činností medzi ČSA a HCA a že by na HCA prešlo selektívne zvýhodnenie poskytnuté ČSA.

Financovanie odmeny pre generálneho riaditeľa

(175) Generálny riaditeľ podniku ČSA bol takisto generálnym riaditeľom spoločnosti Letiště Praha a dostával v rokoch 2010 a 2011 plat z obidvoch organizácií. Pokiaľ ide o sťažnosť týkajúcu sa potenciálnej výhody pre podnik ČSA vo forme platu ich generálneho riaditeľa, Česká republika vysvetlila, že odmena generálneho riaditeľa bola stanovená na základe dvoch samostatných manažérskych zmlúv uzatvorených medzi generálnym riaditeľom na jednej strane a ČSA a Letiště Praha na strane druhej. Česká republika ďalej tvrdila, že spoločnosť Letiště Praha neposkytovala žiadnu náhradu za výplatu odmeny, ktorú dostával generálny riaditeľ za jeho prácu v podniku ČSA. Podľa dvoch manažérskych zmlúv sa odmena skladá z dvoch zložiek, a to zo základného platu a z prémie odvíjajúcej sa od hospodárskych výsledkov. Základná zložka zmluvy s podnikom ČSA bola znížená na 1 CZK mesačne dovtedy, kým podnik ČSA nedosiahne kladný prevádzkový výsledok. Výška prémie odvíjajúcej sa od hospodárskych výsledkov však bola stanovená na úrovni dvanásťnásobku nezníženého základného platu za rok.

(176) Komisia preskúmala platový prehľaď generálneho riaditeľa, z ktorého vyplýva, že plat a prémia, ktoré podnik ČSA vypláca generálnemu riaditeľovi, predstavovali približne […] jeho ročného príjmu na zvyšná suma […] pochádzala z jeho zamestnania u spoločnosti Letiště Praha. Tento rozdiel je spôsobený najmä rôznymi výsledkami obidvoch podnikov v príslušnom období.

(177) Keďže generálny riaditeľ bol za svoju prácu odmeňovaný v obidvoch spoločnostiach podľa ich hospodárskych výsledkov, Komisia usudzuje, že podniku ČSA nebola poskytnutá štátna pomoc prostredníctvom toho, ako bol jeho generálny riaditeľ odmeňovaný za jeho prácu.

([1]) Štátna pomoc podľa dočasného rámca slúži na iné účely, najmä na uľahčenie prístupu podniku k vonkajšiemu financovaniu s cieľom napraviť vážnu poruchu v hospodárstve členského štátu podľa článku 107 ods.3 písm. b) ZFEÚ, a preto nepredstavuje pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu v zmysle usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

([2]) Znalecký posudok z 3. júna 2011, ktorý pre ČSA Group vypracovala spoločnosť Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Trasa do Tel Avivu

(178) Spoločnosť TS vo svojich pripomienkach tvrdí, že Česká republika vyjednala možnosť prevádzkovať linku na trase Praha – Tel Aviv pre viac ako jedného dopravcu špeciálne v prospech podniku ČSA. Rokovania, ktoré sa týkali zmeny dvojstrannej dohody o leteckej doprave (ďalej len „dohoda“) medzi Českou republikou a Izraelom ([1]), sa uskutočnili krátko po ukončení výberového konania na prevádzkovanie tejto trasy, ktoré vyhrala spoločnosť TS (pozri bod 73 odôvodnenia).

(179) Komisia konštatuje, že Česká republika je oprávnená začať rokovania so Štátom Izrael o rozšírení práva na prístup na dopravný trh pre leteckých dopravcov obidvoch strán, pokiaľ nebude uzatvorená jednotná euro-stredomorská letecká dohoda medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi na jednej strane a Štátom Izrael na strane druhej.

(180) Počas konzultácií pred uzatvorením dohody letecké úrady súhlasili okrem iného s dočasným rozšírením prístupu na trh dopravy tak, že umožnia „špeciálne lety“, čo bolo následne potvrdené zmenou dohody.

(181) České orgány ozrejmili, že rozšírenie prístupu na česko-izraelský dopravný trh nebolo dojednané výlučne v prospech podniku ČSA, ale bolo realizované v úplnom súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi a nie je v rozpore s rozhodnutím odboru civilného letectva ministerstva dopravy Českej republiky o udelení prepravných práv spoločnosti Travel Service na prevádzku tejto trasy ([2]).

(182) Komisia sa domnieva, že členský štát má právo kedykoľvek iniciovať zmenu v dvojstrannej dohode, ak predmetná vec nie je v rozpore s právnymi predpismi Únie. Okrem toho v rozhodnutí, ktorým bolo spoločnosti TS udelené právo prevádzkovať trasu Praha – Tel Aviv, sa nestanovuje, že podobné práva nesmú byť priznané inému subjektu, ak je to v súlade s ustanoveniami dohody.

(183) Na záver Komisia uvádza, že odsek 1 článku III revidovanej dohody stanovuje, že „*každá zmluvná strana má právo menovať písomne druhej zmluvnej strane jednu alebo viac leteckých spoločností na účely prevádzky dohodnutých služieb na určených trasách*.“ Podnik ČSA teda nie je jediným dopravcom, ktorý môže ťažiť zo zmeny dohody. Revízia dohody zrejme predstavuje opatrenie, ktoré otvára trh, čo je možné pokladať za podporu hospodárskej súťaže. Nemožno teda vyvodiť záver, že toto opatrenie zvýhodňuje zvlášť podnik ČSA, a preto predstavuje štátnu pomoc.

6.4 ZÁVER

(184) Oznámené opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia ľutuje, že české orgány nesplnili povinnosť zdržať sa konania stanovenú v článku 108 ods. 3 ZFEÚ. So zreteľom na vyššie uvedené skutočnosti sa však Komisia domnieva, že poskytnutá pomoc vo výške 2,5 mld. CZK a plán reštrukturalizácie sú zlučiteľné s podmienkami uvedenými v usmerneniach na záchranu a reštrukturalizáciu. Komisia preto rozhodla, že pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pomoc na reštrukturalizáciu, ktorú Česká republika oznámila a ktorá spočíva v kapitalizácii pohľadávky z úveru vo výške 2,5 mld. CZK v prospech podniku České aerolinie, a.s. (ČSA) predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Poskytnutie tejto štátnej pomoci je zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Českej republike.

V Bruseli 19. septembra 2012

Za Komisiu

Joaquín ALMUNIA

podpredseda

([1]) Dohoda medzi vládou Českej republiky a Slovenskej federatívnej republiky a vládou Štátu Izrael o leteckej doprave podpísaná v Jeruzaleme 24. apríla 1991.

([2]) Rozhodnutie odboru civilného letectva ministerstva dopravy Českej republiky č. 278/2011-220-SP/18 z 30. júna 2011.