SKLEP KOMISIJE

z dne 19. september 2012

o državni pomoči SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), ki jo je Češka republika odobrila podjetju České aerolinie, a.s. (ČSA – Czech Airlines – Načrt prestrukturiranja)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2012) 6352)

(Besedilo v češkem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2013/151/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) PDEU,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob upoštevanju odločitve Komisije, da začne postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije [1] glede ukrepa pomoči SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) [2],

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Češka republika je v dopisu z dne 12. maja 2010 obvestila Komisijo o pomoči za prestrukturiranje podjetju České aerolinie, a.s. (v nadaljnjem besedilu: ČSA). Komisija je zahtevala dodatne informacije v dopisih z dne 6. junija 2010 in 25. novembra 2010, na katera so češke oblasti odgovorile z dopisi z dne 15. in 24. septembra 2010, 15. decembra 2010 in 28. februarja 2011.

(2) V dopisu z dne 23. februarja 2011 je Komisija obvestila Češko republiko, da se je glede ukrepov odločila začeti postopek v skladu s členom 108(2) PDEU v zvezi s pomočjo (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Češka republika je poslala pripombe k temu sklepu v dopisu z dne 28. aprila 2011. Komisija je v dopisih z dne 26. julija 2011, 15. marca 2012, 7. maja 2012 in 11. julija 2012 zastavila dodatna vprašanja, na katera je Češka republika odgovorila 22. avgusta 2011, 15. septembra 2011, 7. oktobra 2011, 16. novembra 2011, 23. novembra 2011, 12. decembra 2011, 3. januarja 2012, 16. aprila 2012, 22. maja 2012, 14. junija 2012, 5. julija 2012, 10. julija 2012, 20. julija 2012 in 10. avgusta 2012.

(3) Sklep o začetku postopka je bil 23. junija 2011 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija je pozvala vse zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe.

(4) Komisija je prejela pripombe dveh zainteresiranih strani dne 30. junija 2011, 19. julija 2011, 15. avgusta 2011, 25. novembra 2011 in 13. decembra 2011. Posredovala jih je Češki republiki in ji dala priložnost, da nanje odgovori; njene pripombe je prejela v dopisih z dne 31. avgusta 2011 in 3. februarja 2012.

2. OPIS UKREPA IN NAČRTA PRESTRUKTURIRANJA

2.1 POMOČ ZA PRESTRUKTURIRANJE

(5) Celotni priglašeni ukrepi pomoči za prestrukturiranje so vključevali (i) posojilo družbe Osinek, a.s. v državni lasti v višini 2 500 milijonov CZK (če bo obravnavano kot državna pomoč); (ii) sprostitev zavarovanja in zamenjavo terjatev v lastniške deleže iz naslova posojila Osinek in (iii) zajamčeno bančno posojilo v višini 20,8 milijona EUR za financiranje nakupa letala. Celotni priglašeni predvideni stroški prestrukturiranja znašajo [8,9–10,5] (*) milijarde [3] CZK ([360–410] milijonov EUR).

[1] Z učinkom od 1. decembra 2009 sta člena 87 in 88 Pogodbe ES postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Člena sta vsebinsko istovetna. V tej odločitvi je treba sklicevanje na člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije razumeti kot sklicevanje na člena 87 in 88 Pogodbe ES, kadar je to primerno. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe izrazja, na primer besedo „Skupnost“ je zamenjala beseda „Unija“, besedno zvezo „skupni trg“ pa „notranji trg“. V celotnem besedilu tega sklepa se uporablja terminologija PDEU.

[2] Sklep Komisije C(2011) 994 final z dne 23. februarja 2011 (UL C 182, 23.6.2011, str. 13).

(*) Zaupne informacije

[3] Višina stroškov prestrukturiranja na podlagi revizije načrta prestrukturiranja (z dne 3. januarja 2012). V priglasitvi so stroški prestrukturiranja znašali [7,60–9,20] milijarde CZK.

(6) Komisija je 21. marca 2012 sprejela sklep v zadevi SA.29864 – Mogoče posledice državne pomoči v primeru posojila družbe Osinek, a.s. V preiskavi je bilo ugotovljeno, da posojilo Osinek ne pomeni državne pomoči in tudi če bi jo, bi bila taka pomoč skladna z začasnim okvirom Skupnosti za ukrepe državnih pomoči v podporo dostopu do financiranja ob trenutni finančni in gospodarski krizi ([1]) (v nadaljnjem besedilu: začasni okvir). Zato se v tem primeru prestrukturiranja ta ukrep ne obravnava več. Zajamčeno bančno posojilo v višini 20,8 milijona EUR ni bilo najeto, saj je lahko ČSA pridobila finančni najem, ki ga je zagotovil […]. Tako je edini ukrep pomoči za prestrukturiranje, ki ga je treba oceniti, zamenjava terjatev v lastniške deleže posojila Osinek, pred tem pa še sprostitev zavarovanja.

Sprostitev zavarovanja in zamenjava terjatev v lastniške deleže

(7) Češka vlada je 3. maja 2010 sprejela Sklep št. 333 o načrtu prestrukturiranja ČSA (v nadaljnjem besedilu: Sklep št. 333), s katerim je naložila Ministrstvu za industrijo in trgovino ([2]), naj pred dokapitalizacijo ČSA sprosti nekatera zastavljena zavarovanja. Pravna podlaga za zamenjavo terjatev v lastniške deleže je bil ta sklep, izvedena pa je bila 30. junija 2010.

2.2 UPRAVIČENEC

(8) ČSA je že od leta 1923 nacionalni letalski prevoznik Češke republike. Leta 2009 je prepeljal 37 % potnikov, ki so potovanje začeli ali končali v Pragi. ČSA je družba v državni lasti, saj ima 95,69 % njenih delnic v lasti Češka republika prek Ministrstva za finance. Manjšinski delničarji so Česká pojišťovna a. s. (2,26 %), mesto Praga (1,53 %) in mesto Bratislava (0,51 %). Družba je članica združenja Sky Team Alliance in zagotavlja storitve rednega zračnega prevoza (104 ciljni kraji v 44 državah). Leta 2009 je ČSA prepeljala 4,7 milijona potnikov in ustvarila 14,9 milijarde CZK (96 milijonov EUR) prihodkov.

(9) Preglednica 1 prikazuje finančne podatke ČSA od leta 2006 do prve polovice 2011.ts

Preglednica 1

Finančni podatki Czech Airlines (v skladu s češkimi računovodskimi standardi)

v tisočih CZK	2006	2007	2008	2009	2010	6/2011
Poslovni izid	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000–(630 000)]
Promet	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000–7 250 000]
Denarni tok iz poslovanja	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	BREZ
Dolg	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000–2 900 000]
Čiste obresti	– 94 374	– 55 254	– 14 263	BREZ	BREZ	BREZ
Čista vrednost sredstev	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000–6 225 000]

Preglednica 2

Gibanje ključnih meril v letu 2009 (v skladu s češkimi računovodskimi standardi)

v tisočih CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Izgube	[– 1 320 000-(– 1 190 000)]	[– 1 840 000-(– 1 660 000)]	[– 2 625 000-(– 2 365 000)]
Promet	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Dolg	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Čista vrednost sredstev	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

([1]) UL C 16, 22.1.2009, str. 1.
([2]) Terjatve do kupcev ČSA iz naslova posojilne pogodbe Osinek so bile

(10) Podatki kažejo, da je ČSA v letih 2007 in 2008 kljub nekaterim negativnim dogodkom dosegla dobiček. Kljub vsemu se je poslovni izid leta 2009 močno poslabšal zaradi vpliva gospodarske krize. V opazovanih obdobjih se je promet nekoliko zmanjšal, medtem ko je denarni tok drastično padel. Višina dolga, izračunanega kot vsota dolgo- in kratkoročnih obveznosti ter bančnih posojil, je bila bolj ali manj stabilna. Vrednost sredstev se je v letu 2009 bistveno zmanjšala.

(11) Preglednica 2 prikazuje poslovanje v letu 2009 po četrtletjih. Iz nje je razvidno, da se je močno povečala izguba podjetja, zlasti od junija do septembra – za [705–785] milijonov CZK v primerjavi s [470–520] milijoni CZK od marca do junija. Sprememba prometa je znašala [4,88–5,42] milijarde CZK od marca do junija in [5,04–5,59] milijarde CZK od junija do septembra. Sprememba ni velika, kar kaže, da se je položaj v družbi poslabšal zlasti v prvi polovici leta. Dolg družbe se je zmanjšal v obdobju od marca do junija, medtem ko se je v obdobju od junija do septembra povečal za [0,89–1,05] milijarde CZK. Ne nazadnje se je celotna vrednost sredstev ČSA povečala v prvem opazovanem obdobju (od marca do junija), nato pa zmanjšala za [75–85] milijonov CZK v obdobju od junija do septembra.

(12) Češke oblasti menijo, da se je finančni položaj ČSA sicer poslabšal zaradi svetovne gospodarske recesije že v letu 2008, vendar upravičeno menijo, da bi morali biti v poletni sezoni 2009 doseženi bistveno boljši rezultati, saj prihodki v letalski industriji dosegajo najvišje vrednosti ravno poleti. Na podlagi te napovedi in izkušenj iz preteklih let je ČSA pričakovala, da bo ustvarila zadostne rezerve, s katerimi bo stabilizirala denarni tok in preprečila nadaljnje izgube.

(13) Kljub temu so rezultati poslovanja v prvem polletju 2009, sporočeni vodstvu sredi avgusta 2009, pokazali velik padec povprečnih prihodkov v juniju. Postalo je jasno, da družba ni bila več sposobna opravljati poslov brez takojšnjih ukrepov zniževanja stroškov in finančne pomoči iz zunanjih virov. Upravni odbor družbe je zato imenoval delovno skupino in ji naložil, naj pripravi načrt prestrukturiranja družbe. Vodstvo ČSA je zato avgusta 2009 sprejelo ukrepe za začetek postopka prestrukturiranja, vsa prizadevanja ČSA pa so bila preusmerjena od vsakodnevnih ukrepov poslovanja k splošnemu prestrukturiranju poslovanja družbe.

(14) Češke oblasti zato trdijo, da je treba v luči navedenih dogodkov ČSA obravnavati kot družbo v težavah v skladu s Smernicami Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah [1] iz leta 2004 (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje) od avgusta 2009.

[1] UL C 244, 1.10.2004, str. 2. Veljavnost smernic je bila leta 2009 podaljšana (UL C 156, 9.7.2009, str. 3).

Češki Aeroholding

(15) Češka republika namerava po končanem postopku prestrukturiranja poiskati strateškega partnerja za ČSA. V skladu s sedanjim časovnim okvirom je zadnji rok za vstop strateškega vlagatelja v ČSA november 2013. Med pripravami na načrtovano privatizacijo se je češka vlada odločila, da bo vzpostavila novo organizacijsko strukturo družbe pod okriljem družbe Český Aeroholding, a.s. (v nadaljnjem besedilu: ČAH).

(16) ČAH zdaj sestavljajo naslednje družbe: ČSA, Prague Airport, a.s. (v nadaljnjem besedilu: Letališče Praga) in nekdanje odvisne družbe ČSA, tj. Czech Airlines Handling, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (v nadaljnjem besedilu: „HCA“), Czech Airlines Technics, a.s. in ČSA Services, s.r.o. (glej sliko 1). Namen ČAH je prestrukturirati družbe v holdingu in jim omogočiti dostop do komercialnega financiranja ter jih pripraviti na prihajajočo privatizacijo.

(17) Czech Airlines Handling, a.s. zagotavlja potniške storitve in storitve oskrbe zrakoplovov, čiščenja zrakoplovov in stavb, storitve zemeljske oskrbe zrakoplovov in storitve zemeljskih prevozov za ČSA in druge letalske prevoznike, ki opravljajo redne lete v Prago in iz nje. Czech Airlines Handling, a.s. je edini operater na trgu storitev čiščenja zrakoplovov na letališču Praga-Ruzyně. Na področju zemeljske oskrbe Czech Airlines Handling na letališču Praga-Ruzyně konkurira Letališču Praga in drugim ponudnikom storitev zemeljske oskrbe, kot je Menzies Aviation.

(18) HCA opravlja čarterske polete. Na tem trgu konkurira družbi Travel Service, a.s. in številnim manjšim čarterskim letalskim prevoznikom, ki opravljajo polete z letališča Praga-Ruzyně, npr. Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air in mnogi drugi, ki imajo le majhen tržni delež na letališču Praga-Ruzyně.

(19) Czech Airlines Technics, a.s. opravlja lahka in težka vzdrževalna dela na vseh zrakoplovih iz družin Boeing B737 in Airbus A320. Poleg tega opravlja obsežne preglede na zrakoplovih ATR 42/72 in ima certifikate za opravljanje pregledov zrakoplovov Airbus 310. Ta odvisna družba zagotavlja storitve zlasti ČSA. Vseeno pa [17,5–19,5] % prihodkov ustvari z opravljanjem storitev za tretje osebe, kot so npr. Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines in Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services, s.r.o. upravlja klicni center in center za zaposlovanje, [88-98] % svojih storitev pa zagotovi ČSA.

(21) Na začetku obdobja prestrukturiranja je imela družba ČSA v lasti večinske deleže v mnogih drugih družbah, zlasti:

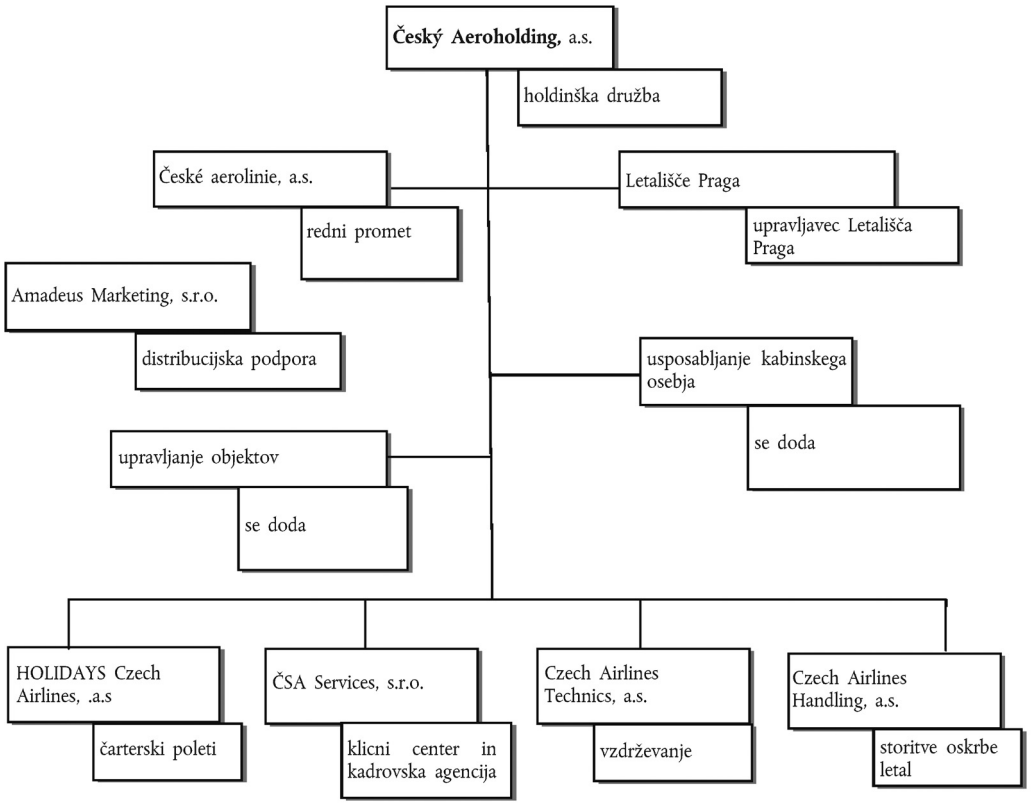
— Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65-odstotno lastništvo), ki oskrbuje globalni distribucijski sistem Amadeus za Češko republiko in Slovaško republiko,

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

— ClickforSky (100 %).

Slika 1

Struktura Český Aeroholding, a.s.



(22) Ustanovitev ČAH je 25. oktobra 2011 odobril češki organ, pristojen za konkurenco, s številnimi pogoji v zvezi z morebitnim ogrožanjem konkurence, ki bi lahko nastalo zaradi združitve ČSA in Letališča Praga, zaradi vertikalnega in horizontalnega prekrivanja (zlasti na področju zemeljske oskrbe) dejavnosti subjektov, ki sta se združila.

(23) Pogoji vključujejo primere ravnanja in sestave ter zavezujejo ČAH, da vsem zainteresiranim strankam zagotavlja pregleden, nediskriminatoren in enakopraven dostop do letališke infrastrukture na letališču Praga-Ruzyně pod razumnimi poslovnimi pogoji. Zaveze zlasti vključujejo ločevanje dejavnosti operaterja letališča Praga-Ruzyně od drugih dejavnosti, ki jih izvaja ČAH, izmenjavo poslovno občutljivih informacij, dodeljevanje slotov na letališču Praga-Ruzyně, prodajo storitev zemeljske oskrbe na Letališču Praga neodvisnemu prevzemniku ter pregleden in enakopraven dostop do storitev, ki jih zagotavljajo družbe v ČAH vsem operaterjem na trgu, ki so zainteresirani za opravljanje storitev zemeljske oskrbe in/ali popravil in vzdrževanja na letališču Praga-Ruzyně [1].

2.3 NAČRT PRESTRUKTURIRANJA

(24) Maja 2010 so češke oblasti Komisiji priglasile načrt prestrukturiranja (v nadaljnjem besedilu: NP), ki je bil pozneje posodobljen z dodatnimi poslanimi informacijami. NP je osredotočen na ukrepe v zvezi z osnovno

[1] Sklep češkega organa, pristojnega za konkurenco, št. S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

dejavnostjo ČSA, in sicer redni potniški letalski promet. Drugi poslovni deli bodo prodani ali oddani zunanjim izvajalcem v okviru sestave holdinške družbe.

(25) Izvor težav ČSA je v preobsežni širitvi mreže v letih 2004–2006 in vstopu nizkocenovnih letalskih prevoznikov na letališče Praga-Ruzyně. Nadalje je družba ob vstopu v svetovno gospodarsko krizo, zaradi katere se je zmanjšalo povpraševanje v potniškem prometu in so se zvišali stroški goriva, nosila posledice predhodnega neučinkovitega poslovanja dotedanje družbe.

(26) Cilj posodobljene različice NP z dne 3. januarja 2012 je obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja družbe ČSA do leta 2014. Obdobje prestrukturiranja traja od avgusta 2009 do junija 2014 (skupaj pet let).

(27) V skladu z nedavnim dogajanjem v letalski industriji so češke oblasti posodobile svoje predpostavke o načrtovani poti ČSA do zagotovitve sposobnosti za preživetje ter predstavile nove scenarije, in sicer osnovnega, najslabšega in najboljšega. Po mnenju ČSA so ocene v nadaljevanju konservativna podlaga za njen nadaljnji razvoj. Ocene ne vključujejo načrtovanega vstopa zasebnega vlagatelja, ki bi najverjetneje pozitivno vplival na poslovanje ČSA in dodatno okrepil njeno dolgoročno sposobnost preživetja.

(28) Najpomembnejši zunanji dejavniki, ki vplivajo na poslovanje ČSA so: (i) rast cene goriva (za skoraj 40 % v primerjavi s scenariji iz sklepa o začetku postopka, (ii) bistveno manjše povpraševanje, (iii) večja konkurenca in (iv) upad prihodkov od prodaje vstopnic.

(29) Osnovni scenarij temelji na predpostavki, da se bo trg razvijal v skladu z makroekonomskimi napovedmi češke nacionalne banke in Mednarodnega denarnega sklada. Vstop nizkocenovnih letalskih prevoznikov je glavni dejavnik, ki vpliva na gibanje tržnega deleža družbe ČSA.

(30) Zunanji dejavniki vključujejo:

— tržno ceno goriva v višini 1 000 USD/mT,

— devizne tečaje: USD 17,0 CZK/USD, EUR 24,5 CZK/EUR,

— donos [2–2,2], faktor sedežne obremenitve [66–73] %.

(31) Notranji dejavniki vključujejo:

— prestrukturiranje lastništva zrakoplovov in stroškov vzdrževanja;

— dodatno znižanje stroškov potnikov (zmanjšanje obsega globalnega distribucijskega sistema in stroškov preskrbe s hrano);

— nadaljnje izboljšanje učinkovitosti osebja v floti Airbus;

— optimizacijo stroškov osebja regionalne flote (ATR), učinkovitejšo rabo flote;

— delno zgostitev flot A320 in B 737 (večje število sedežev);

— zmanjšanje povprečne porabe goriva – nadaljnje dejavnosti obnove flote;

— optimizacijo sistema upravljanja prihodkov – [0,95–1]-odstotna rast donosa;

— negativni vpliv izravnave nakupa pravic do emisij v povprečnih prihodkih na potnika;

— od poletja 2012 se poslovanje nadaljuje s floto, sestavljeno iz ATR (7 zrakoplovov), Airbus (15 zrakoplovov) in Boeing (5 zrakoplovov).

(32) ČSA pričakuje, da se bo donosnost vloženega kapitala (ROCE) zaradi prestrukturiranja gibala tako, kot je prikazano spodaj:

Preglednica 3

Pričakovana donosnost vloženega kapitala

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Osnovni scenarij	– 23,6 %	[– 2,5–(– 3)] %	[0,9–1,1] %	[1,7–1,85] %	[2,1–2,4] %
Najboljši možni scenarij	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)] %	[3,6–3,9] %	[4,8–5,2] %	[4,8–5,2] %
Najslabši možni scenarij	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)] %	[– 9,5 – – 8,9] %	[0,7–0,75] %	[0,98–1,1] %

(33) Češke oblasti so kot realno napoved upoštevale osnovni scenarij in trdijo, da je ROCE v višini [1,7–1,85] %, dosežen konec leta 2014, sprejemljiv.

(34) V najboljšem možnem scenariju je predvideno, da bo cena goriva padla za 1–2 % (v letih 2012–2013) in 3 % (2014–2015); nadalje temelji na predpostavki, da bo izvedba ukrepov prestrukturiranja hitrejša, kot je bilo predvideno, rast povpraševanja pa prav tako hitrejša, kot je navedeno v osnovnem scenariju. Po drugi strani najslabši možni scenarij temelji na višji ceni goriva (3–5 % višja v letih 2012–2013) v primerjavi z osnovnim scenarijem; prav tako upošteva zamude pri izvedbi načrtovanih ukrepov prestrukturiranja in manjših koristi pobud za upravljanje prihodkov (ki bodo v celoti izvedene šele leta 2014).

(35) V načrtu je predpostavljeno, da bo mogoče ponovno vzpostaviti dobičkonosnost do poslovnega leta (PL) 2013. V skladu z osnovnim scenarijem bo ČSA ustvarila čisti dobiček po davkih v višini [95–112] milijonov CZK ([3,8–4,3] milijona EUR) v letu 2014 in dosegla donosnost vloženega kapitala (ROCE) v višini [1,7–1,85] % do leta 2014 in [2,1–2,4] % do leta 2015.

Preglednica 4

Izkaz uspeha 2008–2014 (v milijonih CZK) (v skladu s češkimi računovodskimi standardi)

Poslovno leto	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Prihodki	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Poslovni izid pred obdavčitvijo	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

ČSA predlaga naslednje ključne ukrepe za doseganje teh rezultatov:

(36) *Optimiziran model mreže in zmanjšanje obsega flote:* Na začetku postopka prestrukturiranja je ČSA letela v 67 ciljnih krajev. Ta mreža se bo zmanjšala za [18–20] % in ČSA se zdaj osredotoča le na trge v dosegu flote za kratke in srednje dolge prevoze. Družba je nehala opravljati lete v New York in Kanado leta 2009. Pričakovano zmanjšanje obsega potniškega prometa, merjeno v potniških kilometrih, v primerjavi z letom 2009 je [22,5–25,5] %, medtem ko se pričakuje, da se bodo prihodki iz naslova števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov povečali za [3,8–4,4] %. Ukinjene so bile dobičkonosne linije in tudi tiste, ki so ustvarjale izgubo.

(37) Zračno floto bi bilo treba zmanjšati za več kot 50 % in ohraniti od 20 do 23 zrakoplovov (zračna flota je pred prestrukturiranjem štela 49 zrakoplovov). Celotno število letov se bo zmanjšalo za [36–40] % in število ponujenih sedežev oziroma kilometrov za [21–24] %. Zaradi tega bi se moral faktor sedežne obremenitve po osnovnem scenariju izboljšati in doseči [66–73] %.

(38) Sestavo flote je treba poenostaviti in posodobiti s postopno zamenjavo starejših vrst zrakoplovov (Boeing B737-400 in B737-500) z letali Airbus. Posodobitev flote ČSA bo izboljšala njeno konkurenčnost, ki bo imela naprednejše in zanesljivejše zrakoplove, ki bodo potnikom ponujali več udobja. Druge ugodnosti tega ukrepa vključujejo znižanje stroškov upravljanja flote, vključno s prihranki iz naslova združitve flote in optimizacije transportnih zmogljivosti.

(39) *Pobude za prihodke:* ČSA je uvedla nov sistem upravljanja prihodkov za optimizacijo določanja prevoznin in razpoložljivosti z namenom povečanja prihodkov na število ponujenih sedežev oziroma kilometrov za [3–3,5] % v letu 2011. Predvideno je dodatno povečanje prihodkov v zvezi s pričakovanim povečanjem prodaje prek spletne strani ČSA – do leta 2012 bo [20–22] % vstopnic prodanih prek spleta, medtem ko jih je bilo leta 2009 [7–8] %. Temu bi morali slediti prihodki od prodaje povezanih lastnih produktov, kot so nadomestila za dodatno prtljago, nadomestila za prednostni sedežni red in prodaja na krovu ter prodaja produktov tretjih strank, kot so hoteli, najem vozil in potovalno zavarovanje. Upravljanje prihodkov naj bi do konca leta 2012 prispevalo [500–560] milijonov CZK k dobičku družbe.

(40) *Pobude za zmanjševanje stroškov:* Leta 2009 je ČSA ustvarila 3 200 neposrednih delovnih mest in več kot 1 600 delovnih mest prek svojih odvisnih družb. V okviru prestrukturiranja ČSA zagotavlja 1 730 neposrednih in 1 974 posrednih delovnih mest v odvisnih družbah, kar pomeni zmanjšanje za več kot 1 000 do sredine leta 2012. ČSA je zmanjšala število pilotov in kabinskega osebja na zakonski minimum. Nadalje je znižala stroške preskrbe s hrano v ekonomskem razredu, zabave med letom, nepravilnosti in porabe goriva. Poleg tega bi bilo treba znižati še stroške najema, IT in telekomunikacijskih storitev. Ne nazadnje bi bilo zmanjšati število predstavništev v tujini in v Češki republiki. Pobude za zmanjševanje stroškov naj bi do konca leta 2012 pomagale prihraniti [275–310] milijonov CZK in prispevale [650–725] milijonov CZK k prihodkom družbe. Stroški prodaje na potnika so bili že leta 2010 zmanjšani za [14,5–16,5] %.

(41) *Organizacijske spremembe:* Češka republika je v preteklosti dvakrat poskusila privatizirati ČSA ([1]), vendar sta bila oba poskusa neuspešna. Češke oblasti menijo, da je ustanovitev ČAH učinkovit način prodaje ČSA in njenih odvisnih družb novemu zasebnemu vlagatelju. Najprej so bile dejavnosti družbe, ki ne štejejo kot osnovne in jih je prej opravljala ČSA, v letu 2010 prenesene na odvisne družbe. Tako se je ČSA lahko osredotočila na svojo osnovno dejavnost. Nato so bile odvisne družbe prodane ČAH po tržnih pogojih. Nazadnje bosta ČSA in Letališče Praga vključena v ČAH.

(42) Namen te strukture je, da bi družbe postale privlačnejše za morebitne vlagatelje ter da bi hkrati zagotovili konkurenčne cene storitev znotraj skupine in spodbudili dobičkonosnost vseh odvisnih družb in njihovo usmerjenost k zunanjim strankam.

(43) *Prodaja pomožnih sredstev:* Poleg prodaje odvisnih družb ČAH je ČSA med prestrukturiranjem prodala tudi večji del drugega premoženja, kot je prikazano v Preglednica 5. Vsa ta sredstva so bila prodana prek odprtega, preglednega in nediskriminatornega razpisa ali na podlagi neodvisnih cenitvenih poročil.

Preglednica 5

Prodaja premoženja ČSA med prestrukturiranjem

	Znesek v milijonih CZK
Prodaja brezcarinske dejavnosti družbi Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Prodaja slotov na letališču London-Heathrow družbi British Airways	[450–530]
Prodaja zrakoplovov različnim letalskim prevoznikom	[1 950–2 200]
Prodaja Slovak Air Services, s.r.o. družbi Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Prodaja zemljišč in zgradb Letališču Praga	[1 620–1 850]
Prodaja odvisnih družb družbi Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Skupaj	[7 150–8 025]

2.4 DRŽAVNA POMOČ IN FINANCIRANJE STROŠKOV PRESTRUKTURIRANJA

(44) Ob upoštevanju celotnih stroškov prestrukturiranja v višini [8,9–10,5] milijarde CZK ([360–410] milijonov EUR), ki vključujejo zlasti stroške zmanjšanja obsega flote in plačila odpravnin, je Češka republika dokapitalizirala upravičenca z 2 500 milijoni CZK državne pomoči v obliki zamenjave terjatev v lastniške deleže (tj. [23–26] % stroškov prestrukturiranja), v skladu z Uredbo št. 333, z dne 30. junija 2010.

(45) ČSA predlaga, naj se preostali znesek, tj. lastni prispevek v višini [74–77] %, financira s prodajo, kot je prikazano v Preglednica 5.

(46) Februarja 2010 je ČSA svojo brezcarinsko dejavnost prodala za [760–840] milijonov CZK družbi Aelia Czech Republic, s.r.o. Dejavnost je bila prodana po dveh krogih razpisnega postopka, ki ga je organizirala družba UniCredit Czech Republic, a.s.

(47) Junija 2010 je ČSA zamenjala dva slota na letališču London-Heathrow z družbo British Airways Plc. („BA“) za finančno nadomestilo. V pogodbi o zamenjavi slotov je določeno, da ČSA in BA zamenjata ustrezne slote ([2]) za finančno nadomestilo v višini [17–19] milijonov GBP (okrog [450–530] milijonov CZK). Zamenjava slotov je bila izvršena leta 2010, BA pa je plačala nadomestilo ČSA v dveh obrokih, in sicer novembra in decembra 2010.

(48) ČSA je prodala 15 zrakoplovov pod naslednjimi pogoji: Leta 2010 je ČSA prodala pet zrakoplovov vrste Boeing B737-400 družbi BLF Limited, ki je posebna namenska družba ruskega letalskega prevoznika UTair za ceno [54–60] milijonov USD in dva zrakoplova Boeing B737-500 družbi Mauritanian Airlines International za ceno [12,5–15] milijonov USD. Leta 2011 je ČSA prodala tri zrakoplove Boeinge B737-500 družbi Mika Limited za skupno ceno [21–25] milijonov USD. Leta 2011 je ČSA prodala dva ATR72-202 družbi Helitt Lineas Aéreas S.A. za ceno [7,9–8,9] milijonov USD, dva ATR72-200 družbi EUROLOT S.A. za ceno [7,9–8,9] milijonov USD in enega ATR42-320 družbi Regourd Aviation za ceno [1,6–1,9] milijona USD. Celotni prihodki od prodaje zrakoplovov znašajo približno [105–120] milijonov USD oziroma [1,950–2,2] milijarde CZK ([3]).

(49) ČSA je 30. septembra 2010 prodala Slovak Air Services, s.r.o., ponudnika zračnih storitev v Slovaški republiki, družbi Skyport, a.s. za nakupno ceno [17,5–19,5] milijona CZK. Ponudnik je ponudil najvišjo ceno na odprtem razpisu.

([1]) Leta 1992 je Air France pridobil 19-odstotni delež v ČSA, ki ga je prodal leta 1994. Aprila 2009 je bil organiziran razpis za prodajo državnega lastniškega deleža v ČSA, vendar češka vlada ni prejela nobene ustrezne ponudbe, zato je nazadnje ministru za finance naložila, naj prekine razpis oktobra 2009.

([2]) Tj. sloti, ki so jim bili dodeljeni za obdobje poletja 2011 (27. marec 2011–29. oktober 2011) in obdobje zime 2010/2011 (31. oktober 2010–26. marec 2011).

([3]) Po menjalnem tečaju 18,5 CZK za USD, kot ga je izračunala Češka republika. (Po podatkih češke nacionalne banke se je četrtletni menjalni tečaj USD-CZK gibal med 18,3 in 20,2 CZK za USD v letu 2010 ter med 16,9 in 18,78 CZK za USD v letu 2011.)

(50) ČSA je ustvarila [1,62–1,85] milijarde prihodkov od prodaje zemljišč in stavb Letališču Praga v državni lasti. V preglednici 6 je naveden povzetek prodaje.

Preglednica 6

Prodaja zemljišč in premoženja ČSA Letališču Praga

Parcela/sredstvo	Nakupna pogodba	Cena (v tisočih CZK)	Strokovna ocena
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., z dne 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parkiranje na parcelah 2570/4 in 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	
Poslovna stavba APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	YBN Consult z dne 10.5.2010
2587	13.5.2010	[69 500–80 000]	
2588/3	13.5.2010	[14 250–16 000]	
2589/1	13.5.2010	[2 600–3 000]	
2590/25	13.5.2010	[87 250–95 000]	
Hangar F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Skupaj:		**[1 620 000–1 850 000]**	

(51) Vlada Češke republike je izrazila strateški interes za pridobitev premoženja ČSA v nadzorovanem delu letališča. Češke oblasti te transakcije utemeljujejo s predvideno uporabo premoženja. Po mnenju čeških oblasti je premoženje strateško pomembno za Letališče Praga zaradi nove vzletno-pristajalne steze. Češka republika je tudi navedla, da Letališče Praga družbi Travel Service, a.s. oddaja v najem še en hangar (Hangar E), kar kaže potencial za ustvarjanje prihodkov iz naslova trženja nepremičnin, ki jih ČSA ne potrebuje več.

(52) Prodaja premoženja, opisana v preglednici 6, ni bila izvedena z odprtim, preglednim in nediskriminatornim razpisom. V skladu s splošno politiko družbe in nacionalnimi zakonskimi zahtevami mora biti vsaka pridobitev premoženja v državni lasti izvedena po pošteni običajni tržni vrednosti, ki odraža ceno, ki bi jo zasebni vlagatelj plačal v neodvisnem tržnem poslu. Vrednost tega premoženja temelji na neodvisni zunanji cenitvi sodnih cenilcev z uporabo priznanih standardov.

(53) Najpomembnejši del lastnega prispevka družbe je prodaja odvisnih družb ČSA družbi ČAH. Ta prodaja je bila izvedena konec leta 2011/začetek leta 2012 in je vključevala prodajo Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] milijonov CZK), prodajo ČSA Services, s.r.o. ([25–28]milijonov CZK), prodajo HCA ([500–580] milijonov CZK) in Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] milijarde CZK). Prodaja ni bila izvedena s pomočjo odprtega, preglednega in nediskriminatornega razpisa; vendar je bila vrednost odvisnih družb določena v neodvisnih poročilih o vrednotenju, ki sta jih pripravili družbi Deloitte Advisory, s.r.o. in PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

2.5 SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

(54) Komisija je 23. februarja 2011 začela formalni postopek preiskave. Komisija je v svojem sklepu o začetku postopka izrazila dvome glede več pogojev iz smernic za reševanje in prestrukturiranje. Zlasti Komisija ni izključila dejstva, da je bila ČSA glede na smernice za reševanje in prestrukturiranje v težavah že pred drugo polovico leta 2009, tj. pred začetkom postopka prestrukturiranja, kot trdijo češke oblasti.

(55) Poleg tega je Komisija izrazila dvom glede dejstva, ali so bile težave ČSA prehude, da bi jih rešil ČAH. Komisijo je tudi zanimalo, ali bi bilo v skladu s češko zakonodajo mogoče, da Letališče Praga zagotovi finančni prispevek za postopek prestrukturiranja ČSA in njenih odvisnih družb. Prav tako so bile češke oblasti povabljene, naj predložijo pripombe glede tega, ali so bile poslovne transakcije med ČSA in Letališčem Praga od dneva združitve izvedene po tržnih pogojih, kar izključuje prenos morebitnih državnih pomoči z upravičenca do pomoči za reševanje ali prestrukturiranje na drug subjekt znotraj ČAH.

(56) Glede obnovitve dolgoročne sposobnosti preživetja je Komisija povabila tretje osebe, naj predložijo pripombe v zvezi s temeljnimi predpostavkami o zunanjih dejavnikih. Komisija je prav tako povabila Češko republiko, naj pojasni, ali bodo po prestrukturiranju opuščene vse strukturne dejavnosti, ki ustvarjajo izgubo. Nadalje je Komisija izrazila dvom, ali je mogoče doseči dolgoročno sposobnost preživetja družbe do konca leta 2012, ki je bilo priglašeno kot konec obdobja prestrukturiranja, in ali je bil predviden najverjetnejši scenarij (ki je bil tudi „najboljši možni scenarij“) dejansko najbolj realističen. Poleg tega je Komisija tudi izrazila dvom, ali bo ČSA lahko (iz lastnih finančnih sredstev ali zunanjih virov) zagotovila komercialna posojila in mogoče komercialne garancije za načrtovani nakup 7 zrakoplovov po pogodbah za leti 2013 in 2014.

(57) Komisija je glede izravnalnih ukrepov izrazila pomisleke, da so bili predlagani ukrepi mogoče le ukinitev dejavnosti, ki so ustvarjale izgubo, ki bi bili v vsakem primeru potrebni za zagotovitev sposobnosti preživetja. V takem primeru ti ukrepi ne bi šteli kot dejanski izravnalni ukrepi. Komisija je prav tako navedla, da so sprejemljivi le izravnalni ukrepi, izvedeni v obdobju prestrukturiranja. Zato ukinitev poletov v Toronto in New York ne spada v predlagano obdobje prestrukturiranja, ki je bilo od druge polovice leta 2009 do leta 2012.

(58) Glede ravni lastnega prispevka ČSA je Komisija povabila Češko republiko, naj pojasni predlagano sestavo ČAH. Prav tako je izrazila pomisleke, ali je skupna vsota predlaganega lastnega prispevka sploh lahko realna (v zvezi s posli, ki še niso bili opravljeni ob sprejetju sklepa o začetku postopka).

3. **PRIPOMBE ČEŠKE REPUBLIKE**

(59) V svojem odgovoru na sklep Komisije o začetku postopka je Češka republika predložila pripombe in pojasnila o vseh točkah, izpostavljenih v sklepu Komisije o začetku postopka, ter navedla, da je bil priglašeni NP skladen z vsemi pogoji, določenimi v smernicah za reševanje in prestrukturiranje. Nadalje je Češka republika zagotovila posodobitev postopka prestrukturiranja, v kateri je pokazala, da so bili številni ukrepi prestrukturiranja že izvedeni in je bil dosežen pomemben napredek.

(60) Glede časa, ko je ČSA zašla v težave, je Češka republika zatrjevala, da je bila ČSA v težavah od avgusta 2009, saj se je vodstvo takrat zavedlo, da se negativni vplivi poznajo tudi na tistem delu poslovanja, ki je bilo po navadi dobičkonosno v poletni sezoni. Češka republika je zagotovila tudi četrtletne rezultate in dodatne informacije o tem, zakaj je menila, da je ČSA zašla v težave šele avgusta 2009.

(61) Glede holdinške strukture ČAH so češke oblasti pojasnile, da je bil namen ČAH „ločiti“ družbe in izboljšati njihov dostop do komercialnega financiranja ter jih pripraviti za načrtovano privatizacijo. Odnose med družbami v holdingu bi urejale pogodbe, sklenjene na tržni podlagi in v skladu z veljavnimi predpisi češkega trgovinskega zakonika in zakona o dohodnini, ki ureja odnose med povezanimi osebami.

(62) V zvezi z nezmožnostjo rešitve težav ČSA v okviru skupine ČAH je Češka republika pojasnila, da je vse družbe v ČAH obvladovala država, zaradi česar bi kakršna koli pomoč spadala v okvir pravil o državni pomoči. Nadalje bi morala kakršna koli finančna pomoč izpolnjevati zahteve češkega trgovinskega zakonika in davčne zakonodaje. Poleg tega so težave, s katerimi se je srečevala ČSA, nastale pred vzpostavitvijo sestave ČAH, zaradi česar niso mogle biti rezultat „samovoljnega prerazporejanja stroškov v sedanji skupini ČSA“ in so izhajale iz družbe ČSA same.

(63) Glede mogočega prispevka Letališča Praga k prestrukturiranju ČSA je Češka republika ugotovila, da letališče nikakor ni prispevalo k prestrukturiranju ČSA in da Češka republika kot edini delničar Letališča Praga tudi ni predvidela takega prispevka v prihodnosti. Posli med ČSA in Letališčem Praga so bili opravljeni po standardnih pogojih, kot jih Letališče Praga zagotavlja svojim poslovnim partnerjem. Najemnine in druga denarna nadomestila so temeljila na veljavnih cenikih.

(64) Razen skladnosti z zakonskimi normativnimi zahtevami bi imele družbe v ČAH precejšno poslovno avtonomijo, če se matična družba, ČAH, ne bi vmešavala v vodenje poslov svojih odvisnih družb. Ker bi vsi odnosi med družbami v ČAH temeljili na tržni podlagi, v skladu z navedenimi zakonskimi zahtevami, Češka republika trdi, da nobena družba v ČAH ni mogla opraviti nikakršnega prenosa pomoči za prestrukturiranje, odobrene ČSA.

(65) Glede dvomov o obnovitvi dolgoročne sposobnosti za preživetje je Češka republika predstavila spremenjene napovedi glede prihodnjih scenarijev dolgoročne sposobnosti za preživetje ČSA, in sicer spremenjen osnovni scenarij. Novi osnovni scenarij je predvidel počasnejšo stopnjo rasti po ponovni preučitvi gibanja povpraševanja in konservativnejši oceni cen nafte v prihodnosti. Glede ukinitve dejavnosti, ki ne ustvarjajo dobička, je Češka Republika potrdila, da so vse odvisne družbe, razen Czech Airlines Technics, ustvarile dobiček in jih je kot take mogoče prodati kot dobro delujoče družbe, sposobne preživetja. Czech Airlines Technics bi bil prav tako prodan ČAH po ceni premoženja, kot bi jo določil neodvisni zunanji strokovnjak. Glede financiranja zrakoplovov, ki naj bi bili dostavljeni po obdobju prestrukturiranja, je češka republika menila, da bi bila družba po izvedbi NP in pričakovanem vstopu zasebnega vlagatelja sposobna zagotoviti zasebno financiranje za pogodbeno dogovorjena letala.

(66) Glede izravnalnih ukrepov je Češka republika trdila, da so prodaja sredstev (vključno z odvisnimi družbami), zmanjšanje števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov in okrnjena prisotnost ČSA na Letališču Praga pomenili zadosten izravnalni ukrep z vidika dejstva, da je bila družba ČSA regionalni letalski prevoznik z majhno

floto in omejenim številom ciljnih krajev. Izpostavljena je bila konkurenčnim pritiskom večjih družb in nizkocenovnih prevoznikov, zato bi lahko vsaka dodatna konkurenca ogrozila sposobnost preživetja ČSA v razumnem časovnem okviru. Češka republika je navedla, da so bili poleti v Toronto in New York ukinjeni novembra 2009, torej v obdobju prestrukturiranja.

(67) Češka republika je zagotovila informacije o zasebnem posojilu v višini [125–140] milijonov CZK, ki ga je odobrila Komerční banka in je bilo predlagano kot lastni prispevek. Posojilo je sestavljala kreditna linija na podlagi okvirne pogodbe. Okvirna pogodba, ki zagotavlja kreditno linijo v višini [480-540] milijonov CZK, je bila sklenjena že 31. marca 2009, nato pa spremenjena junija 2009 in decembra 2009.

(68) Glede lastnega prispevka ČSA k prestrukturiranju je češka republika predstavila dokaze o prodaji prej dezinvestiranih sredstev. Nadalje je Češka republika potrdila, da priglašena državna pomoč v obliki garancije ne bi bila potrebna, saj je ČSA pridobila zasebno financiranje zrakoplova, ki ga je v obliki finančnega najema zagotovil […]. ČSA je zrakoplov dobila maja 2011.

4. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

(69) Med postopkom preiskave je Komisija prejela en utemeljen komentar konkurenta ([1]) in en komentar lokalnega civilnega združenja ([2]). Konkurent je Travel Service, a.s. in Icelandair Group hf (v nadaljnjem besedilu: TS), družba, ki ČSA konkurira zlasti na trgu čarterskih potovanj. TS zatrjuje, da pomoč ČSA ne more šteti kot skladna, saj ne izpolnjuje pogojev iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(70) V zvezi z obnovitvijo dolgoročne sposobnosti preživetja ČSA TS kritizira NP, saj naj ne bi vseboval jasnega poslovnega modela ([3]) za družbo, številne ključne predpostavke najboljšega možnega scenarija pa naj bi bile preveč optimistične (cena goriva, menjalni tečaji, raba zmogljivosti). TS prav tako kritizira izravnalne ukrepe, ponujene na podlagi utemeljitve, da vključujejo le opustitev dejavnosti, potrebnih za preživetje družbe. TS tudi trdi, da je bila prodaja sredstev, ki naj bi pomenila lastni prispevek, izvedena pred začetkom postopka prestrukturiranja in da so bila takrat porabljena tudi sredstva, zato ne more šteti kot dejanski prispevek k stroškom prestrukturiranja.

(71) TS tudi trdi, da je državna pomoč, ki jo je prejela ČSA, omogočila širitev njenega poslovanja in odvisnih družb. ČSA je bila domnevno (i) zmožna razširiti svoje čarterske dejavnosti, čeprav jih je nameravala opustiti, ker so prej ustvarjale izgubo, in (ii) obnoviti svojo floto, kar ČSA zagotavlja konkurenčno prednost, ki bi jo v času finančne krize le s težavo lahko dosegel kateri koli primerljivi konkurent.

(72) TS trdi, da je ČSA pridobljeno državno pomoč uporabila za širitev čarterskih dejavnosti odvisne družbe HCA, ki lahko ponuja polete po 20 % nižji ceni od standardne cene na trgu ([4]). TS tudi trdi, da je ČSA maja 2010 povečala delniški kapital HCA za 162 milijonov CZK.

(73) Poleg tega je ČSA domnevno prejela tudi druge ugodnosti, kot je izvajanje letov na liniji Praga–Tel Aviv. TS trdi, da so češke oblasti zagotovile to možnost izključno za ČSA na način, ki je zaobšel zakonsko ureditev in ČSA zagotovil prednost pred konkurenti.

(74) TS trdi, da se je že pred ustanovitvijo ČAH zgodila dejanska koncentracija Letališča Praga in ČSA, saj je bilo postavljeno skupno vodstvo dveh družb. TS trdi, da je glavnega izvršnega direktorja ČSA dejansko nagradilo Letališče Praga in da je vzpostavljeno navzkrižno subvencioniranje storitev IT, zagotovljenih ČSA.

(75) Nato je Letališče Praga od letalskega prevoznika kupilo premoženje (stavbe in zemljišče), ki ga dejansko ni potrebovalo, in mu ga dalo nazaj v najem. Tak privilegiran odnos med Letališčem Praga in ČSA povzroča prednostno obravnavo, kot je na primer cenovna diskriminacija na področju letaliških storitev in dostopa do poslovno občutljivih informacij. Nadalje TS zatrjuje, da ustanovitev ČAH negativno vpliva na konkurenco, in sicer zaradi vertikalne integracije med letališčem in glavnim prevoznikom. Po mnenju TS je glavni razlog za ustanovitev ČAH omogočiti odobritev državne pomoči ČSA, tako da njene odvisne družbe prevzame ČAH.

([1]) Pripomba je bila dopolnjena z dvema dodatnima dokumentoma in pritožbo.

([2]) Civilno združenje „Pro Hanspaulku“ trdi, da je glavni namen pomoči, odobrene Czech Airlines, umetno ohranjanje letalskega prevoznika kot stranke Letališča Praga, ki namerava zgraditi še eno vzletno-pristajalno stezo. Civilno združenje je zlasti zaskrbljeno zaradi okoljskega in družbenega vpliva tega projekta.

([3]) Zlasti pa TS trdi, da ČSA sprejema napačne poslovne odločitve, kot je uvajanje linij, ki ustvarjajo izgubo, na primer nova linija Praga–Abu Dhabi septembra 2011.

([4]) Za oceno glej uvodne izjave (171)–(174).

5. PRIPOMBE ČEŠKE REPUBLIKE K OPAŽANJEM ZAINTERESIRANIH STRANI

(76) Češka republika je podrobno obravnavala vse navedbe tretjih oseb v njihovih pripombah. Zlasti je Češka republika v zvezi z obnovitvijo dolgoročne sposobnosti preživetja poudarila, da je posodobila NP ([1]) in s tem odgovorila na številne pripombe v posodobljenih predpostavkah. Nadalje je navedla, da se je znesek državne pomoči med postopkom bistveno zmanjšal zaradi prekinjenega projekta nakupa zrakoplova z zajamčeno državno pomočjo.

(77) Glede morebitne uporabe sredstev državne pomoči za protikonkurenčno ravnanje čarterskega dela ČSA je Češka republika navedla, da je bila čarterska dejavnost neodvisna in ločena od rednega prometa že ob odobritvi državne pomoči. ČSA nikoli ni zagotovila denarnega vplačila v delniški kapital HCA ([2]). Delniški kapital je bil povečan s stvarnim vložkom dela dejavnosti ČSA, ki vključuje čarterski prevoz. Ta del dejavnosti je ocenil neodvisni strokovnjak.

(78) Glede domnevne prednosti, ki naj bi jo imela ČSA pri opravljanju letov na liniji Tel Aviv, je Češka republika pojasnila, da čeprav je bil TS (na odprtem razpisu, z začetkom v zimski sezoni 2011/2012) izbran kot edini letalski prevoznik s pravicami prevoza za deset let za opravljanje dogovorjenih storitev na liniji Praga–Tel Aviv v skladu z veljavno zakonodajo ([3]), ni prejel nobenega zagotovila, da noben drug prevoznik v tem času ne bo pooblaščen za opravljanje prevozov na liniji. Češke oblasti so navedle, da Ministrstvo za promet Češke republike v skladu s svojo splošno politiko ni ohranjalo obstoječih omejitev, ampak je nasprotno širilo priložnosti za letalske prevoznike v smislu dostopa do trga z namenom liberalizacije trgov za storitve zračnega prometa.

(79) Češka republika je glede uvedbe linije Praga–Abu Dhabi pojasnila, da prevozov na tej liniji ne opravlja ČSA sama, ampak leti pod skupno oznako ([4]) v sodelovanju z Etihad Airways. Linija je osredotočena na tranzitne potnike, ki bi lahko uporabljali številne različne povezovalne linije na velike razdalje iz Abu Dhabija, na katerih leti Etihad Airways. To sodelovanje je pripomoglo k izboljšanju prodajnih možnosti ČSA in prispevalo k obnovitvi njene dolgoročne sposobnosti preživetja ob zelo nizkih dodatnih stroških.

(80) Prodaja in povratni najem poslovne stavbe APC je bila po trditvah Češke republike običajna tržna praksa, ki je prodajalcu omogočila pridobitev likvidnih sredstev, kupcu pa zanesljiv vir prihodkov iz naslova najema v prihodnosti. Poleg tega je bila prodana zemlja strateško pomembna z vidika izgradnje nove vzletno-pristajalne steze, ki naj bi bila zgrajena na Letališču Praga. Zato se je Letališče Praga zanimalo za nakup premoženja. Prav tako lahko ima v skladu z zakonom o lastništvu letališča Praga-Ruzyně ([5]) Letališče Praga, vključno z vsemi sosednjimi in povezanimi zemljišči, v lasti le Češka republika ali pravni subjekt s sedežem v Češki republiki, ki je v stoodstotni lasti države. Ta zahteva je omejila število primernih kupcev le na družbe v stoodstotni lasti države. Tak subjekt je bil upravljavec Letališča Praga, ki je imel poleg tega tudi strateški interes za pridobitev zemljišča

(81) Češka republika je večkrat ponovila, da so poslovni odnosi med ČSA in Letališčem Praga vedno bili skladni z nacionalnimi zakoni in zakoni Unije (glej uvodne izjave 61–64). V zvezi s ČAH je Češka republika pojasnila, da v skladu s Sklepom vlade št. 848 z dne 24. novembra 2010 ČAH ni pomenil trajne vertikalne integracije infrastrukture in letalskih prevoznikov, ampak le združitev (med ČSA in Letališčem Praga) omejenega trajanja in funkcije, katere cilj je bil prodati ČSA in njene odvisne družbe pod najboljšimi mogočimi pogoji.

(82) Nazadnje Češka republika v zvezi s pripombami, ki jih je predložilo civilno združenje Pro Hanspaulku, meni, da civilno združenje ni dokazalo obstoja legitimnega interesa, niti ni mogoče takega interesa izluščiti iz predloženih pripomb, ki so se nanašale na dokončanje nove vzletno-pristajalne steze na Letališču Praga, ki naj bi jo uporabljala zlasti prestrukturirana družba ČSA. Češka republika je na to odgovorila, da bi bila prisotnost ČSA v skladu z NP dejansko zmanjšana, zaradi česar pripombe civilnega združenja niso bile utemeljene.

([1]) Po začetku uradne preiskave je Češka republika Komisiji predložila dve posodobljeni različici NP (z dne 15. septembra 2011 in 3. januarja 2012).

([2]) HCA pred prestrukturiranjem je zagotavljala le storitve potovalne agencije, ki jo je ČSA nameravala ukiniti v skladu s prvo različico NP. Vendar je bila potovalna agencija HCA v popravljenem NP ohranjena, vključeno pa je bilo tudi področje čarterske dejavnosti ČSA.

([3]) Zakon št. 49/1997 o civilnem letalstvu in o spremembi Zakona št. 455/1991 o izdaji dovoljenj za opravljanje trgovinske dejavnosti (zakon o izdaji dovoljenj za opravljanje trgovinske dejavnosti), kot je bil spremenjen, ter Sporazum med vladama Češke in Slovaške republike ter vlado Države Izrael o zračnem prometu, podpisan v Jeruzalemu dne 24. aprila 1991.

([4]) Letenje pod skupno oznako je običajna oblika sodelovanja med letalskimi prevozniki, pri katerem let, ki ga opravlja neki letalski prevoznik, ponujajo drugi prevozniki, da s tem izboljšajo svoje prodajne možnosti. Ta oblika sodelovanja prevoznikom omogoča širiti mreže ciljnih krajev v njihovi ponudbi.

([5]) Zakon št. 69/2010 o lastništvu letališča Praga-Ruzyně.

6. **OCENA POMOČI**

6.1 OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI

(83) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli pomoč iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

(84) Koncept državne pomoči velja za vsako prednost, odobreno neposredno ali posredno, ki se financira iz državnih virov, ki jih odobri država sama ali prek posredniškega organa, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil ([1]).

(85) V tem okviru priglašena kapitalska injekcija v obliki zamenjave terjatev v lastniške deleže posojila Osinek vsekakor pomeni državno pomoč. Kapitalska injekcija vključuje državna sredstva in pomeni selektivno prednost za ČSA, saj izboljšuje njen finančni položaj.

(86) V skladu s sodno prakso Sodišča šteje, da pomoč podjetju vpliva na trgovino med državami članicami, v katerih podjetje deluje na trgu, odprtem za trgovanje na ravni EU ([2]). Že samo dejstvo, da je konkurenčni položaj nekega podjetja okrepljen v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji, ker je prejelo gospodarsko korist, ki je ne bi imelo v okviru svojega običajnega poslovanja, kaže morebitno izkrivljanje konkurence ([3]). Zato lahko pomoč, ki jo država članica dodeli podjetju, prispeva k ohranjanju ali povečevanju domačih dejavnosti, zaradi česar imajo podjetja, ustanovljena v drugih državah članicah, manj možnosti, da se prebijejo na trg zadevne države članice ([4]).

(87) Zadevni ukrep vpliva na trgovino med državami članicami in konkurenčnost, saj ČSA konkurira drugim letalskim prevoznikom Unije, zlasti od uvedbe tretje faze liberalizacije zračnega prometa („tretji paket“) 1. januarja 1993 Zadevni ukrep omogoča ČSA, da nadaljuje poslovanje in se tako izogne posledicam, ki bi navadno nastale zaradi slabih finančnih rezultatov, s čimer izkrivlja konkurenco.

(88) V tem okviru priglašena kapitalska injekcija v obliki zamenjave terjatev v lastniške deleže posojila Osinek pomeni državno pomoč v skladu s členom 107(1) PDEU. Te ugotovitve češke oblasti ne izpodbijajo.

6.2 ZAKONITOST POMOČI

(89) V skladu s členom 108(3) PDEU države članice ne uvedejo ukrepa pomoči, dokler Komisija ne sprejme odločbe, s katero potrdi ukrep. Komisija ugotavlja, da so češke oblasti izvedle pomoč, tj. zamenjavo terjatev v lastniške deleže iz naslova posojila Osinek na dan 30. junija 2010. Komisija zato obžaluje, da Češka republika ni upoštevala obveznosti mirovanja in je s tem kršila svojo obveznost iz člena 108(3) PDEU.

6.3 ZDRUŽLJIVOST DRŽAVNE POMOČI Z NOTRANJIM TRGOM PO SMERNICAH ZA REŠEVANJE IN PRESTRUKTURIRANJE

(90) Člen 107(3)(c) PDEU določa, da se državna pomoč lahko odobri za spodbujanje razvoja nekaterih gospodarskih sektorjev, kadar taka pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

(91) Komisija meni, da sedanji ukrep pomeni pomoč za prestrukturiranje, ki jo je treba ocenjevati v luči meril iz smernic za reševanje in prestrukturiranje, da bi tako ugotovili, ali je skladna z notranjim trgom v skladu s členom 107(3) PDEU.

6.3.1 **Upravičenost**

(92) Glede upravičenosti točka 33 smernic za reševanje in prestrukturiranje določa, da mora podjetje šteti kot podjetje v težavah v skladu s točkami od 9 do 13 teh smernic.

Družba v težavah

(93) V skladu s točko 9 smernic za reševanje in prestrukturiranje Komisija meni, da je podjetje v težavah tedaj, ko z lastnimi finančnimi sredstvi ali zunanjimi sredstvi, pridobljenimi od lastnikov/delničarjev ali upnikov, brez posredovanja države ni zmožno omejiti izgub, ki bi podjetje kratko- ali srednjeročno gotovo pripeljale do propada.

(94) Nadalje, točka 10(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje pojasnjuje, da je družba z omejeno odgovornostjo v težavah tedaj, ko je izginila več kot polovica njenega delniškega kapitala, od česar je več kot četrtino kapitala izgubila v zadnjih 12 mesecih.

([1]) Glej Sodbo Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, Francija proti Komisiji („Stardust Marine“), [2002] Recueil, str. I-4397.

([2]) Glej zlasti sodbo Sodišča z dne 13. julija 1988 v zadevi C-102/87, Francoska republika proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1988, str. 4067.

([3]) Sodba Sodišča z dne 17. septembra 1980, zadeva 730/79, Philip Morris Holland BV proti Komisiji Evropskih skupnosti, Recueil 1980, str. 2671.

([4]) Glej zlasti sodbo z dne 15. decembra 2005 v zadevi *Italija proti Komisiji*, C-66/02, ZOdl., str. I-10968, točka 117, in sodbo z dne 15. junija 2006 v združenih zadevah C-393/04 in C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium* SA ZOdl., str. I-5332, točka 35.

(95) Češke oblasti menijo, da se je ČSA, delniška družba po češki zakonodaji in zato družba z omejeno odgovornostjo v smislu točke 10(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje, v resnih težavah znašla avgusta 2009, ko se je vpliv finančne krize močno čutil tudi v visoki sezoni – poletni vozni red letov. Takrat se je denarni tok pri poslovanju zmanjšal na [– 2,4 – – 2,1] milijarde CZK, kar je močno vplivalo na premoženje družbe.

(96) Dejansko je družba avgusta 2009 izpolnila pogoje iz točke 10(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje. Celotni delniški kapital ČSA je znašal 2 735 milijonov CZK. Po čeških računovodskih standardih je bil kapital ČSA do avgusta 2009 negativen (v višini [– 1 000–(– 900)] milijonov CZK konec julija 2009) in je bilo v zadnjih 12 mesecih izgubljenega več kot četrtina delniškega kapitala, saj je ta julija 2008 znašal [900–1 000] milijonov CZK. Zato je ČSA avgusta 2009 začela postopek prestrukturiranja. Tako je bila dejansko podjetje v težavah v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje v času odobravanja pomoči za prestrukturiranje junija 2010.

Novoustanovljeno podjetje

(97) Točka 12 smernic za reševanje in prestrukturiranje določa, da novoustanovljeno podjetje ni upravičeno do pomoči za prestrukturiranje, čeprav je njegov prvotni finančni položaj negotov. Podjetje načeloma velja za novoustanovljeno prva tri leta po začetku poslovanja na zadevnem področju.

(98) ČSA je bila ustanovljena leta 1923 in zato ne more šteti kot novoustanovljeno podjetje.

Poslovna skupina

(99) V skladu s točko 13 smernic za reševanje in prestrukturiranje podjetje, ki pripada večji poslovni skupini ali ga je ta skupina prevzela, navadno ni upravičeno do pomoči za reševanje in prestrukturiranje, razen če je mogoče dokazati, da je vzrok težav v podjetju samem in te niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini ter da so težave prehude, da bi jih lahko odpravila skupina sama. Če podjetje v težavah ustanovi odvisno družbo, taka odvisna družba, skupaj s podjetjem v težavah, ki jo obvladuje, šteje kot skupina in lahko prejme pomoč pod pogoji, določenimi v točki 13 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(100) V času odobritve pomoči za prestrukturiranje leta 2010 je ČSA ustanovila skupino s številnimi družbami, ki delujejo na področjih, povezanih z zračnim prometom [1]. Finančna poročila skupine kažejo, da letalski prevoznik, čeprav je del večje skupine družb, dejansko ustvari večino prometa (94 %) in zato ni mogoče, da bi kateri koli drug del skupine financiral prestrukturiranje letalskega prevoznika. Nadalje finančna poročila kažejo, da izgube letalskega prevoznika ustvarja prevoznik sam in jih zato no mogoče pripisati kateremu koli delu skupine.

(101) Komisija zato meni, da težave ČSA niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini, ampak zlasti majhnega obsega prihodkov iz osnovne dejavnosti. Težave so prehude, da bi jih lahko skupina rešila sama, zlasti ker je pozitivni prispevek dobičkonosnih odvisnih družb veliko premajhen, da bi pokril izgube iz osnovne dejavnosti ČSA.

(102) Komisija ugotavlja, da je bila ustanovitev ČAH (konec 2011/začetek 2012), ki načeloma tvori poslovno skupino v skladu s točko 13 smernic za reševanje in prestrukturiranje, izvedena po odobritvi pomoči za prestrukturiranje, zaradi česar lahko šteje kot del prestrukturiranja, ki ne vpliva na upravičenost pomoči za prestrukturiranje. Nadalje Komisija ugotavlja, da bodo poslovni odnosi med članicami ČAH potekali na tržni podlagi v skladu z ustreznimi predpisi češke zakonodaje [2], zato ni mogoč prispevek drugih članic skupine v postopku prestrukturiranja ČSA.

6.3.2 **Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja**

(103) Najprej točka 35 smernic za reševanje in prestrukturiranje navaja, da mora načrt za prestrukturiranje, katerega trajanje mora biti čim krajše, obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru in na podlagi realističnih predvidevanj o prihodnjih pogojih poslovanja.

(104) V skladu s točko 36 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora načrt opisati okoliščine, ki so povzročile težave družbe, ter upoštevati sedanje stanje in prihodnje tržne obete v najboljšem možnem, najslabšem možnem in osnovnem scenariju.

(105) Načrt mora zagotavljati preobrat, ki bo podjetju omogočil, da bo po zaključku prestrukturiranja vse svoje stroške krilo samo, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami. Pričakovan donos kapitala mora biti dovolj velik, da prestrukturiranemu podjetju omogoča samostojno konkuriranje na trgu (točka 37 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

[1] Te so bile: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65-odstotno lastništvo), ČSA Services, s.r.o. (100-odstotno lastništvo), Holidays Czech Airlines, a.s. (100-odstotno lastništvo), Slovak Air Service, s.r.o. (100-odstotno lastništvo), Czech Airlines Handling, s.r.o. in Czech Airlines Technics, a.s. (100-odstotno lastništvo).

[2] Člena 66a in 196a Zakona št. 513/1991 (Trgovinski zakonik) in oddelek 23(7) Zakona št. 586/1992 (Zakon o dohodnini).

(106) Komisija ugotavlja, da NP, kot je povzet v zgornjem oddelku 2.3, opisuje okoliščine, ki so povzročile težave družbe. Upošteva sedanje in prihodnje obete ČSA na glavnem trgu, in sicer redni potniški promet, ter predstavlja scenarije, ki temeljijo na predpostavkah najboljšega možnega, najslabšega možnega in osnovnega scenarija ter prednostih in slabostih ČSA. Komisija tako ugotavlja, da NP vključuje vse formalne vidike, ki jih zahteva točka 36 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(107) Sedanji NP predvideva, da bo dolgoročna sposobnost preživetja obnovljena do junija 2014. Popravljeno petletno obdobje prestrukturiranja je razmeroma dolgo. Vendar pa bo ČSA po osnovnem scenariju začela ustvarjati dobiček že leta 2013. Večina ukrepov prestrukturiranja je bila že izvedena, vključno z zmanjšanjem obsega družbe in ustvarjanjem lastnega prispevka. Češke oblasti so pokazale, da je bila strategija v NP opredeljena za pet let na podlagi skrbne ocene najkrajšega mogočega časa za obnovitev dolgoročne sposobnosti preživetja ČSA, ob upoštevanju morebitne prihodnje pogoje poslovanja. Nadalje Komisija ugotavlja, da je treba zlasti v letalskem sektorju v sedanjih gospodarskih okoliščinah doseči stabilizacijo uspešnosti poslovanja in storitev za zagotovitev *dolgoročne* sposobnosti preživetja in trdne podlage za nadaljnjo rast, ne pa le kratkoročnega preobrata. Tak postopek pa navadno traja več let. Komisija nadalje ugotavlja, da je bilo v preteklih primerih sprejemljivo obdobje prestrukturiranja pet let ali več [1]. Komisija navsezadnje meni, da je petletno obdobje prestrukturiranja sprejemljivo.

(108) Za zagotovitev preobrata ČSA NP predvideva bistveno zmanjšanje stroškov (zlasti z zmanjšanjem zmogljivosti in osebja ter zmanjšanjem obsega flote in omrežja, ki ga upravlja družba) in številne pobude, povezane s prihodki.

(109) Komisija je navedla, da je ČSA bistveno zmanjšala število pilotov ni kabinskega osebja – ukinili so že več kot 1 000 delovnih mest. Pobude za zmanjševanje stroškov naj bi do konca leta 2012 ustvarile neto izkupiček [390–425] milijonov CZK. Stroški prodaje na potnika so bili že leta 2010 zmanjšani za [15,5–17] %.

(110) Komisija nadalje ugotavlja, da bo zmanjševanje obsega flote (za 30 %) in mreže (za [18–20] %) po pričakovanjih povečalo prihodke na število ponujenih sedežev oziroma kilometrov za [3,9–4,3] %. Zaradi tega bi se moral faktor sedežne obremenitve po osnovnem scenariju izboljšati in doseči [66–73] %. Posodobitev flote in zamenjava zrakoplovov vrste Boeing z Airbus bo zmanjšala stroške poslovanja in vzdrževanja ter omogočila učinkovitejše upravljanje flote. Zmanjševanje obsega mreže in flote naj bi do konca leta 2012 ustvarilo neto izkupiček [195–215] milijonov CZK.

(111) Komisija nadalje ugotavlja, da je ČSA uvedla nov sistem upravljanja prihodkov zaradi povečanja prihodkov na število ponujenih sedežev oziroma kilometrov za [3–3,5] % v letu 2011. Skupaj s prihodki od prodaje povezanih lastnih produktov in produktov tretjih strank naj bi upravljanje prihodkov do konca leta 2012 prispevalo [500–560] milijonov CZK k dobičku družbe.

(112) Na podlagi poznavanja sektorja v drugih primerih prestrukturiranja letalskih prevoznikov Komisija meni, da bi lahko te pobude omogočile ČSA zmanjšati stroške in ustvariti dodatne prihodke z namenom obnove dolgoročne sposobnosti preživetja do junija 2014.

(113) Rezultati napovedi temeljijo na realnih predpostavkah, zlasti stopnjah rasti, inflacije, cen goriv in menjalnega tečaja USD/CZK. V pripombah k sklepu o začetku postopka je Češka republika Komisiji predložila dvome o temeljnih predpostavkah in dodatna pojasnila, zlasti:

— Poleg podaljšanja začetnega obdobja prestrukturiranja je Češka republika ponovno preučila svoje napovedi dogodkov za obnovitev sposobnosti preživetja na podlagi ponovno preučenega osnovnega scenarija in ne najboljšega možnega scenarija, kot je bil prvotni načrt. ČSA zdaj namerava doseči ROCE [1,7–1,85] % do leta 2014 namesto [3–3,5] %, kot je bilo predvideno v prvotnem NP.

— ČSA je spremenila časovni okvir dostave 7 zrakoplovov, in sicer s prvotno načrtovanih let 2013 in 2014 na leti 2014 in 2016. Potrjuje, da bo nakup vseh teh zrakoplovov financirala s komercialnimi viri in brez vsakršne pomoči države.

— Češka republika je potrdila, da je ČSA opustila vse dejavnosti, ki so ustvarjale izgubo.

(114) Komisija pozitivno ugotavlja, da so bile po sklepu o začetku postopka ponovno preučene temeljne predpostavke o zunanjih in notranjih dejavnikih, kot so predvidena počasnejša rast povpraševanja med letoma 2010 in 2013 ter višji stroški goriva. Zaradi spremembe in prilagoditve številnih ključnih predpostavk so

[1] Glej odločitve Komisije v zadevah *Austrian Airlines* (C 6/09), UL L 59, 9.3.2010, str. 1, uvodna izjava 296 (šestletno obdobje prestrukturiranja), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, uvodna izjava 217 (petletno obdobje prestrukturiranja) ter *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, uvodna izjava 93 (petletno obdobje prestrukturiranja).

bile popravljene finančne napovedi, kar je povzročilo zmanjšanje predvidenega dobička za leto 2013 s [123–135] milijonov CZK na [68–75] milijonov CZK. Prilagojene predpostavke zagotavljajo ustreznejšo in realnejšo sliko prihodnjega razvoja ČSA.

(115) Poleg tega je ČSA zagotovila analizo scenarija, ki poleg omenjenih najbolj realističnih predpostavk (osnovni scenarij), predvideva tudi najboljši in najslabši možni scenarij s spremenjenimi predpostavkami nekaterih ključnih gonil.

(116) V skladu z osnovnim scenarijem ČSA napoveduje doseganje dobička iz poslovanja na ravni iz leta 2013. Celo po najslabšem možnem scenariju bi ČSA leta 2014 ustvarila dobiček.

(117) Vendar naj bi se ROCE družbe vrnil na skromne ravni (okoli [1,9-2,2] %) do leta 2015. Taki donosi so dokaj nizki, vendar realni z vidika dejstva, da je skupina družb, primerljivih s ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH), v letih od 2003 do 2009 dosegla ROCE med [– 1,2 – – 1] %–[5,4–6,3] %. V tej skupini so pozitivni ROCE dosegli le Lufthansa ([5,3–6] %), British Airways ([4,9–5,7] %) in AF-KLM ([2–2,3] %). Po drugi strani so nizkocenovni prevozniki v letih 2004–2007 ([1]) dosegali ROCE v višini [5,5–6,5]–[15,5–17] %.

(118) Ciljni ROCE družbe ČSA bo tako ostal pod ravnjo, ki jo dosegajo najuspešnejši nizkocenovni prevozniki ali navedeni največji prevozniki, ki jim to omogoča ekonomija obsega. S svojo prestrukturirano floto (20–23 zrakoplovov) ČSA ostaja majhen regionalni akter, ki si lahko dolgoročni razvoj zagotovi z vstopom zasebnega vlagatelja.

(119) Ker se Češka republika kot lastnik družbe dobro zaveda položaja in si prizadeva za čimprejšnjo privatizacijo, je ta skromna obnovitev sposobnosti preživetja sprejemljiva. Dejstvo, da je ČSA namesto bančnega posojila z jamstvom države, kot je bilo prvotno načrtovano, lahko pridobila zasebno financiran najem za nov zrakoplov, kaže, da trgi verjamejo, da lahko družba znova postane sposobna preživeti.

(120) Nadalje Komisija pozitivno ugotavlja, da je ČSA do zdaj dosegla pomemben napredek v postopku prestrukturiranja in da je izvedba predvidenih pobud že leta 2011 pozitivno vplivala na ČSA: medtem ko je bilo na medletni ravni ukinjenih [15,5–17] % letov, je bil medletni upad prihodkov od prometa le [8–9] %. V prvem četrtletju 2012 je bila zabeležena [7,9–8,4] % rast števila potnikov od točke do točke, kar je pozitivno vplivalo na prihodke na število ponujenih sedežev oziroma kilometrov, ki so se povečali za [12,5–14] %. Leta 2011 je ČSA tudi uspešno znižala stroške preskrbe s hrano za [115–130] milijonov CZK in cene enote na potnika za [14,5–16] %. Zaradi izvedbe varčevalnih ukrepov so se stroški, povezani z globalnim distribucijskim sistemom, znižali za [68–75] milijonov CZK leta 2010 in [89–96] milijonov CZK leta 2011 na medletni ravni.

(121) ČSA je že izvedla predvideno zmanjšanje osebja in prodajo sredstev ter oddelila svoje pomožne storitve v odvisne družbe, ki so bile nato prodane ČAH.

(122) Glede na pomembne ukrepe prestrukturiranja in dosedanji napredek Komisija meni, da bo posodobljeni NP pomagal ČSA obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja v razumnem časovnem okviru.

6.3.3 **Izogibanje neupravičenemu izkrivljanju konkurence (izravnalni ukrepi)**

(123) V skladu s točko 38 smernic za reševanje in prestrukturiranje je treba sprejeti izravnalne ukrepe za zagotovitev, da bodo škodljivi učinki čim manj vplivali na pogoje poslovanja. Ti ukrepi lahko vsebujejo prenos sredstev, zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu in zmanjševanje vstopnih ovir na zadevnih trgih (točka 39 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(124) S tega vidika opustitev deficitnih dejavnosti, ki bi jih bilo v vsakem primeru treba izvesti zato, da se obnovi sposobnost podjetja za preživetje, ne šteje za zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu zaradi ocenitve izravnalnih ukrepov (točka 40 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(125) ČSA predlaga naslednje izravnalne ukrepe:

— zmanjšanje zmogljivosti;

— oddaja pristajalnih slotov na koordiniranih evropskih letališčih, vključno s prodajo slotov na letališču London-Heathrow;

— prodaja premoženja.

(126) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila dvome o nekaterih izravnalnih ukrepih, ki jih je ponudila ČSA, v smislu da so to le ukrepi za zagotavljanje sposobnosti preživetja. Češka republika je to točko pojasnila in zagotovila utemeljitev, s katero je ponazorila ustreznost navedenih ukrepov.

([1]) Tržna študija, ki so jo izvedli pri Boston Consulting Group.

Zmanjšanje zmogljivosti

(127) ČSA je nameravala svojo floto zmanjšati za 50 %, kar bo vplivalo na linijsko mrežo. Leta 2009 je bila celotna zmogljivost družbe [8–9] milijard ponujenih sedežev oziroma kilometrov. ČSA namerava na koncu obdobja prestrukturiranja ponuditi [6,2–7] milijard ponujenih sedežev oziroma kilometrov, tj. zmanjšati mrežo za [2–2,2] milijarde ponujenih sedežev oziroma kilometrov (kar je [20–25] %).

(128) ČSA se je strinjala, da je treba druge ukrepe šteti le kot ukrepe zagotavljanja sposobnosti preživetja, kot je na primer odločitev o opustitvi letov v New York in Toronto. To odločitev je sprejela uprava ČSA julija 2009 (tj. pred začetkom obdobja prestrukturiranja). Leti so bili ukinjeni novembra 2009. Vendar dejstvo, da je ČSA odločitev o opustitvi letov sprejela pred začetkom obdobja prestrukturiranja, kaže, da je bila odločitev sprejeta zaradi izboljšanja sposobnosti preživetja letalskega prevoznika in ne zmanjšanja kakršnih koli izkrivljajočih učinkov državne pomoči na trgovinske pogoje.

(129) V spremenjenem NP ČSA predlaga izravnalne ukrepe, in sicer ukinitev šestih dobičkonosnih linij [1] in zmanjšanje števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov na dodatnih 10 dobičkonosnih linijah [2]. Opustitev in predlagano zmanjšanje zmogljivosti bo povzročilo zmanjšanje ponujenih zmogljivosti za [900–1 000] milijonov ponujenih sedežev oziroma kilometrov, kar ustreza zmanjšanju zmogljivosti za [10–11] % [3] na rednih linijah v primerjavi z leto 2009. ČSA je potrdila, da bo ohranila zmanjšane zmogljivosti, ki jih ponuja kot izravnalne ukrepe, do konca obdobja prestrukturiranja.

(130) Linije so dobičkonosne, če so imele leta 2009 pozitivno stopnjo kritja C1. Stopnja kritja C1 upošteva stroške leta, potnikov in distribucije (tj. spremenljive stroške), ki jih je mogoče pripisati posamezni liniji. Izračuna se kot (prihodki linije-spremenljivi stroški linije)/prihodki linije. Zato vse linije s pozitivno stopnjo kritja C1 ustvarjajo zadostne prihodke ne le za kritje spremenljivih stroškov, temveč tudi v smislu prispevka k stalnim stroškom družbe.

(131) S stališča Komisije je stopnja kritja C1 ustrezen podatek, saj upošteva vse stroške, ki so neposredno povezani z zadevno linijo. Komisija ugotavlja, da je bila v primerljivi zadevi sprejemljiva podobna stopnja [4].

(132) V zvezi s trditvijo tretje stranke (TS), ki zatrjuje, da je ČSA odprla nove lete, ki ustvarjajo izgubo, kot je let Praga–Abu Dhabi, Komisija ugotavlja, da po pojasnilu čeških oblasti ta linija pomeni let pod skupno oznako v sodelovanju z Etihad Airway. V vsakem primeru se je ČSA kljub morebitnemu odpiranju novih linij osredotočila na krčenje celotne mreže za [20–25] % (v številu ponujenih sedežev oziroma kilometrov) in za ohranjanje te zmanjšane mreže do konca obdobja prestrukturiranja. Nadalje je ČSA ponudila možnost, da zmanjša svojo zmogljivost na 16 dobičkonosnih linijah in tako povrnila škodo svojim konkurentom.

Oddaja pristajalnih slotov na koordiniranih evropskih letališčih

(133) Komisija ugotavlja, da bo zaradi sprememb v mreži oddanih več slotov ČSA na koordiniranem letališču [5]. Oddaja pristajalnih slotov bo konkurenčnim letalskim prevoznikom omogočila, da povečajo svoje zmogljivosti na teh koordiniranih letališčih (ne glede na dejansko linijo, ki je bila ukinjena), zaradi česar pomeni zmanjšanje vstopnih ovir na trgu v korist konkurentov ČSA.

Prodaja premoženja

(134) Nadalje, ČSA trdi, da bi bilo treba tudi prodajo sredstev, ki ustvarjajo izgubo, kot je prodaja slotov na letališču London-Heathrow (glej uvodno določbo 47), 15 zrakoplovov (glej uvodno izjavo 48), brezcarinske dejavnosti (glej uvodno izjavo 46) in odvisnih družb ČAH (glej uvodno izjavo 53), upoštevati kot izravnalni ukrep. Vendar so z vidika dejstva, da bi morali biti izravnalni ukrepi izvedeni zlasti na trgu, kjer bo imelo podjetje po prestrukturiranju pomemben položaj, pomembni le ukrepi, povezani s trgom potniškega zračnega prometa.

(135) Zato lahko kot ustrezen izravnalni ukrep poleg [10–11]-odstotnega zmanjšanja na linijah, ki ustvarjajo dobiček, in oddaje slotov na koordiniranih letališčih štejejo le prodaja slotov na letališču London-Heathrow in 15 zrakoplovov, medtem ko prodaja brezcarinske dejavnosti in prodaja odvisnih družb ČSA družbi ČAH ne more šteti kot tak ukrep, saj ne vpliva na položaj ČSA na osnovnem trgu.

Ustreznost predlaganih izravnalnih ukrepov

(136) Pri presojanju ustreznosti izravnalnih ukrepov bo Komisija upoštevala strukturo trga in pogoje konkurence ter s tem preprečila, da bi kateri od teh ukrepov povzročil poslabšanje strukture trga (točka 39 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

[1] […].
[2] […].
[3] Neto zmanjšanje brez opustitve linij, ki ustvarjajo izgubo, a so nujne za obnovitev sposobnosti preživetja, ob upoštevanju tudi predvidenega povečanja zmogljivosti med PL2010 in PL2013.
[4] Glej Odločitev Komisije v zadevi *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, uvodna izjava 111.
[5] Večina teh slotov je na koordiniranih letališčih (letališča, na katerih slote dodeljuje koordinator v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1)).

(137) Izravnalni ukrepi morajo biti sorazmerni z izkrivljajočimi učinki pomoči ter zlasti z velikostjo in relativno pomembnostjo podjetja na njegovem trgu ali trgih. Stopnjo zmanjševanja je treba ugotoviti za vsak primer posebej (točka 40 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(138) Komisija ugotavlja, da ima ČSA sicer še vedno vodilni položaj na češkem letalskem trgu, vendar je njen delež v celotni evropski proizvodni zmogljivosti in rezultatih letalske industrije (v smislu števila potnikov) le 1–2 %. Za relativno majhnega letalskega prevoznika, kot je ČSA, bi lahko nadaljnje zmanjšanje flote negativno vplivalo na sposobnost preživetja, medtem ko ne bi zagotovilo pomembnih tržnih priložnosti za konkurente.

(139) Komisija v zvezi z najpomembnejšim delom lastnega prispevka, z zmanjšanjem zmogljivosti, meni, da je zmanjšanje za [10–11] % zadostno, zlasti v primerjavi z drugimi primeri prestrukturiranja letalskih prevoznikov ([1]).

(140) Na tej podlagi Komisija meni, da so navedeni izravnalni ukrepi zadostni v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje za zagotovitev, da bodo škodljivi učinki čim manj vplivali na pogoje poslovanja.

6.3.4 **Pomoč, omejena na najmanjšo vsoto (lastni prispevek)**

(141) Tretjič, v skladu s točko 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje bodo morali upravičenci do pomoči prispevati pomemben delež k načrtu za prestrukturiranje iz lastnih virov, da bi s tem omejili znesek pomoči na najmanjšo vsoto stroškov, potrebnih za prestrukturiranje. To lahko vključuje prodajo sredstev, ki niso bistvenega pomena za preživetje podjetja, ali zunanje financiranje pri tržnih pogojih.

(142) Komisija navadno šteje, da je za velika podjetja ustrezen prispevek v višini vsaj 50 % stroškov, potrebnih za prestrukturiranje. V izjemnih okoliščinah in v primerih posebnih težav lahko Komisija sprejme manjši prispevek (točka 44 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(143) Tak prispevek mora biti realen, tj. dejanski, izključevati mora vse pričakovane prihodnje dobičke, kot je denarni tok (točka 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje). Lastni prispevek ne sme vključevati nobenih nadaljnjih državnih pomoči.

(144) Z vidika celotnih stroškov prestrukturiranja v višini [8 900–10 500] milijonov CZK je predlagan lastni prispevek ČSA, sestavljen iz

— zasebnega bančnega posojila Komerční banke ([125–140] milijonov CZK) in

— prodaje premoženja (zemlja, premoženje, zrakoplovi in odvisne družbe) ([2]).

(145) Lastni prispevek ČSA, kot ga predlagajo češke oblasti, bi predstavljal [70-80] % celotnih stroškov prestrukturiranja. Nadalje Komisija ugotavlja, da je ČSA sklenila zasebno pogodbo o najemu zrakoplova ([25–30] milijonov USD), ki prav tako lahko šteje kot lastni prispevek.

Najem zrakoplovov

(146) ČSA je maja 2011 sklenila zasebno pogodbo o finančnem najemu zrakoplova Airbus A319 in dveh motorjev. Najem je po tržnih pogojih odobril […]. Pogodba o najemu ustreza posojilu v višini [25–30] milijonov USD (približno [520–600] milijonov CZK ali [5,3–5,9] % stroškov prestrukturiranja).

(147) Lizinška družba bo omogočila uporabo zrakoplova, ki je bil dobavljen ČSA, pod pogoji finančnega najema za obdobje 10 let; po plačilu vseh obrokov v celoti bo ČSA postal lastnik zrakoplova. Poleg takojšnjega plačila [29-33] % cene zrakoplova bo ČSA lizingodajalcu plačevala četrtletne obroke, ki se bodo izračunali iz cene zrakoplova, povečane za obresti, ki so enake obrestim na posojilo, ki ga je banka odobrila lizinški družbi (3-mesečni LIBOR (London interbank borrowing offered rate) plus marža). Plačilo obrokov najema (ali odplačevanje posojila, ki ga lizinški družbi odobril […]) je zavarovano zlasti z zastavo zrakoplova v korist banke za obdobje trajanja najema.

(148) Komisija ugotavlja, da iz najemne pogodbe izhaja, da je ČSA že lahko pridobila zunanje financiranje po tržnih pogojih brez pomoči čeških oblasti. Tako financiranje kaže, da trg verjame, da lahko družba znova postane sposobna preživeti, kot je bilo predvideno. Zato Komisija šteje najem v višini [520-600] milijonov CZK kot del lastnega prispevka.

([1]) V zadevi Air Malta (Odločitev Komisije SA.33015, C(2012) 4198 final) je bilo zmanjšanje zmogljivosti linij, ki ustvarjajo dobiček, 5-odstotno. V predhodnih odločbah o prestrukturiranju letalskih prevoznikov so se sprejeti izravnalni ukrepi nanašali na splošno zmanjšanje zmogljivosti – Austrian Airlines: 15 % (Odločba Komisije C 6/2009, UL L 59, 9.3.2010, str. 1, uvodna izjava 323) LTU: 28 % (Odločba Komisije N 428/2002, UL C 148, 25.6.2003), ali zmanjšanje tržnega deleža – Cyprus Airways: 3 % (Odločba Komisije C10/2006, UL L 49, 22.2.2008, str. 25. uvodna izjava 129).

([2]) Za več podrobnosti glej preglednico 5.

Zasebno bančno posojilo Komerční banke

(149) Predlagano posojilo Komerční banke sestavlja kreditna linija na podlagi okvirne pogodbe. Komisija ugotavlja, da je okvirna pogodba, v okviru katere je bila zagotovljena kreditna linija v višini [480–540] milijonov CZK, sklenjena že 31. marca 2009 in da je bila kreditna linija v poznejših spremembah okvirne pogodbe zmanjšana zaradi poslabšanja finančnega položaja ČSA. V skladu z zadnjo spremembo okvirne pogodbe decembra 2009 je bila zagotovljena kreditna linija v višini le [200–220] milijonov CZK do 30. junija 2010. Komisija razume, da je predlagan lastni prispevek ČSA v višini [125–140] milijonov CZK zadnje stanje te kreditne linije.

(150) Lastni prispevek bi moral pokazati, da trg verjame, da lahko družba znova postane sposobna preživeti, kot je bilo predvideno. Ker je bila ustrezna posojilna pogodba sklenjena precej pred začetkom obdobja prestrukturiranja in glede na dejstvo, da je Komerční banka naknadno znižala kreditno linijo, Komisija ne sprejema trditve, da je to zasebno posojilo lastni prispevek v skladu s točko 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

Prodaja premoženja

(151) Prodajo premoženja je mogoče razdeliti v tri skupine – (i) prodaja zasebnim akterjem na trgu, (ii) prodaja nepremičnin Letališču Praga in (iii) prodaja odvisnih družb češki državi (ČAH).

(i) Prodaja zasebnim akterjem na trgu

(152) Del te prodaje je bil opravljen na podlagi odprtega, preglednega in brezpogojnega razpisa, kot je prodaja brezcarinske dejavnosti in prodaja družbe Slovak Air Services, s.r.o. Še en del je bil prodan zasebnim subjektom na podlagi individualnih pogajanj, in sicer zrakoplovi in sloti na letališču London-Heathrow, ki so bili prodani različnim letalskim prevoznikom oziroma družbi British Airways. Izkupiček te prodaje, ki je bila izvedena julija 2010, je bil [3–3,5] milijarde CZK ([31–35] % celotnih stroškov prestrukturiranja).

(153) Komisija ugotavlja, da je bil ta del prispevka k stroškom prestrukturiranja dejansko zagotovljen iz lastnih virov družbe, kot zahteva točka (43) smernic za reševanje in prestrukturiranje. Komisija zato sprejema ta znesek kot lastni prispevek.

(ii) Prodaja Letališču Praga

(154) Zemljišče in premoženje na območju letališča Praga-Ruzyně je bilo prodano Letališču Praga 9. decembra 2009, 2. februarja 2010 in 13. maja 2010. Izkupiček prodaje teh sredstev je bil [1 620–1 850] milijonov CZK ([15–17] % celotnih stroškov prestrukturiranja).

(155) Češka republika je sprejela zakon o lastništvu letališča Praga-Ruzyně, v skladu s katerim morata biti celotno zemljišče in premoženje na območju letališča Praga-Ruzyně zaradi strateškega pomena v lasti podjetja, ki je v lasti države. Po mnenju čeških oblasti je premoženje strateško pomembno za letališče Praga-Ruzyně zaradi nove vzletno-pristajalne steze, ki bo zgrajena tam.

(156) Vsa ta sredstva so bila prodana po ceni, določeni v cenitvenih poročilih neodvisnih strokovnjakov iz Češke republike [1] pred izvedbo ustreznih poslov. Komisija je analizirala predložena cenitvena poročila in ugotovila, da so zadovoljiva. Ocene niso skrb vzbujajoče, ker niso bile odkrite napake, ker so bile uporabljene sprejete metodologije in ker temeljijo na verodostojnih predpostavkah. Komisija tudi ugotavlja, da so bila cenitvena poročila sestavljena pred izvedbo ustreznih poslov in ne upoštevajo položaja monopola države kot edinega mogočega kupca. Zato Komisija meni, da so rezultati sedanjih cenitvenih poročil ustrezen približek tržnih cen sredstev.

(157) Cenitveno poročilo ni upoštevalo nobenih zastav ali drugih oblik obremenitev. Glede zastav, zlasti zavarovanj posojila Osinek, so češke oblasti potrdile, da so bile vse zastave sproščene pred prodajo. V dveh od treh prodajnih pogodb z dne 9. decembra 2009 in 2. februarja 2010 so se pogodbenice dogovorile, da bo premoženje preneseno brez kakršnih koli obremenitev. Le tretja pogodba z dne 13. maja 2010 vsebuje določbo, v skladu s katero prenos premoženja vključuje obremenitev in služnosti, navedene v zemljiški knjigi. Ustrezne obremenitve so:

(a) služnost v korist Letališča Praga za uporabo transformatorjev in razdelilnih točk (na parceli št. 2587);

(b) služnost v korist ČSA za uporabo zemljišča za potrebe poslovanja (na parceli št. 2588/3);

(c) služnost v korist PREdistribuce, a.s. za vzdrževanje kabelskega omrežja in pravico vstopa na zemljišče (na parceli št. 2586/1).

[1] Ti strokovnjaki (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. in PROSCON, s.r.o.) so registrirani v Registru strokovnih ustanov Ministrstva za pravosodje Češke republike in imajo izkušnje pri ocenjevanju sredstev.

(158) Komisija meni, da lahko obremenitve in služnosti načeloma zmanjšajo vrednost nepremičnine. Vendar pa Komisija ugotavlja, da je služnost iz točke (a) v uvodni izjavi 156 prenehala obstajati takrat, ko je bilo premoženje preneseno kot služnost v korist kupca. Češke oblasti so potrdile, da služnost iz točke (b) v uvodni izjavi 156 ni več obstajala takrat, ko je bilo preneseno premoženje. Tretja služnost iz točke (c) v uvodni izjavi 156 še obstaja, vendar je eden od pogojev za priključitev Letališča Praga v omrežje za distribucijo električne energije, ki ga upravlja PREdistribuce, a.s.

(159) Z vidika pomena edine služnosti, prenesene s premoženjem, Komisija meni, da omenjene služnosti niso vplivale na vrednost prodanih sredstev.

(160) Glede na navedeno Komisija priznava izkupiček iz naslova prodaje zemljišča v višini [1 620–1 850] milijonov CZK kot lastni prispevek.

(iii) Prodaja odvisnih družb družbi ČAH

(161) Del prodaje državi vključuje prodajo odvisnih družb ČSA družbi ČAH. Te so bile HCA ([500–580] milijonov CZK); Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] milijonov CZK); ČSA Services, s.r.o. ([25–28] milijonov CZK) in Czech Airlines Technics, a.s. ([1-1,15] milijarde CZK). Izkupiček te prodaje je bil [2,35–2,6] milijarde CZK ([24–26] % celotnih stroškov prestrukturiranja).

(162) Prodajne vrednosti so bile določene na podlagi cenitvenih poročil družb Deloitte Advisory, s.r.o. in PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. iz uvodne izjave 53. Komisija je analizirala predložena cenitvena poročila in ugotovila, da so zadovoljiva. Ocene niso skrb vzbujajoče, ker niso bile odkrite napake, ker so bile uporabljene sprejete metodologije in ker temeljijo na verodostojnih predpostavkah. Zato Komisija meni, da so rezultati sedanjih cenitvenih poročil ustrezen približek tržnih cen sredstev. Komisija tudi ugotavlja, da so bila cenitvena poročila sestavljena pred izvedbo ustreznih poslov.

(163) Konkurent je svoje pripombe osredotočil na ustanovitev ČAH in trdi, da je bila taka sestava vzpostavljena izključno z namenom zagotovitve dodatnih sredstev za ČSA. Vendar Komisija ugotavlja, da je Češka republika izjavila, da ČAH ni bil ustanovljen izključno z namenom prenosa kapitala na ČSA. Glavni cilj ČAH je narediti podjetja v državni lasti privlačnejša za morebitne vlagatelje. Z vzpostavitvijo ČAH bo dejansko lažje ločeno prodati posamezne odvisne družbe ČSA različnim vlagateljem. Namen ČAH je tudi zagotoviti konkurenčne cene storitev znotraj skupine ter spodbuditi dobičkonosnost vseh odvisnih družb in njihovo usmerjenost k zunanjim strankam.

(164) Ne nazadnje je ustanovitev ČAH v sedanji obliki odobril češki organ, pristojen za konkurenco, (z zavezami), prodaja odvisnih družb pa je bila izvedena na podlagi navedenih cenitvenih poročil.

(165) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da bi celoten lastni prispevek, vključno s prodajo odvisnih družb, znašal [78–85] % celotnih stroškov prestrukturiranja. Vendar v tem primeru ni nujno upoštevati tega ukrepa, saj je ČSA tudi brez njega zagotovila zadosten lastni prispevek k pokritju stroškov prestrukturiranja (iz naslova prodaje zasebnim akterjem na trgu, prodaje zemljišč in premoženja Letališču Praga v državni lasti in najema zrakoplovov) v višini [5,2–5,8] milijarde CZK ali [55–60] % celotnih stroškov prestrukturiranja ([1]).

(166) Zato Komisija meni, da so bile zahteve iz točke 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjene ter je zaradi tega znesek pomoči omejen na najnižjo vsoto stroškov, potrebnih za prestrukturiranje.

6.3.5 **Načelo enkratnosti pomoči**

(167) Ne nazadnje, pomoč mora biti zagotovljena v skladu z načelom enkratnosti. Točka 72 smernic za reševanje in prestrukturiranje določa, da podjetje, ki je prejelo pomoč za reševanje in prestrukturiranje v zadnjih desetih letih, ni upravičeno do pomoči za reševanje in prestrukturiranje.

(168) V sklepu o začetku postopka je imela Komisija pomisleke o morebitnih elementih pomoči pri posojilu Osinek. Vendar je Komisija v končni odločitvi v zadevi SA.29864 – Mogoče posledice državne pomoči v primeru posojila

([1]) Priglašeni element pomoči znaša 2 500 milijonov. Najem zrakoplova ([520–600] milijonov CZK), prodaja zasebnim tržnim akterjem ([3–3,5] milijarde CZK) in prodaja zemljišča in premoženja državi ([1,62–1,85] milijarde CZK) skupaj znašajo [5,2–5,8] milijarde CZK. Tudi če bi se prodaja odvisnih družb podjetju ČAH obravnavala ko pomoč, bi element pomoči znašal [4,5–5] milijarde CZK (2 500 milijonov CZK plus [2,35–2,6] milijarde CZK). Ta element pomoči je nižji od zneska lastnega prispevka ([5,2–5,8] milijarde CZK), ki bi torej pokrival več kot 50 % vseh stroškov prestrukturiranja v višini [8,9–10,5] milijarde CZK.

družbe Osinek, a.s. sklenila, da posojilo Osinek ni pomenilo državne pomoči in tudi če bi jo, bi bilo to skladno z začasnim okvirom ([1]). Nadalje so češke oblasti potrdile, da ČSA v zadnjih 10 letih ni prejela nobene pomoči za reševanje in prestrukturiranje. Po mnenju Komisije je s tem upoštevano načelo enkratnosti pomoči.

6.3.6 **Druga mogoča vprašanja v zvezi z državnimi pomočmi**

(169) Med postopkom uradne preiskave so tretje osebe zastavile več mogočih vprašanj v zvezi z državnimi pomočmi, namreč prodajo HCA, navzkrižno financiranje nagrajevanja glavnega izvršnega direktorja ČSA, ki ga je zagotovilo Letališče Praga, in mogoče koristi za ČSA iz naslova upravljanja letov na liniji Praga–Tel Aviv.

Prodaja HCA

(170) TS v svojih komentarjih trdi, da je ČSA pridobljeno državno pomoč uporabila za širitev čarterskih dejavnosti (ki jih opravlja prek odvisne družbe HCA), ki lahko ponuja polete po 20 % nižji ceni od standardne cene na trgu.

(171) Komisija je zahtevala podrobne informacije o prodaji in nadaljnjem upravljanju HCA. Češka republika je pojasnila, da ob prenosu čarterskih dejavnosti v HCA ni prispevala nobenega zrakoplova, in potrdila, da so bili vsi najemi zrakoplovov opravljeni po tržnih pogojih v skladu s strokovnim mnenjem o transfernih cenah ([2]) ali cenah najema, določenih na podlagi Zbirke stopenj najema, ki jo objavlja Mednarodni urad za letalstvo ([3]) ter ki se osredotoča na ocene tržnih stopenj operativnih najemov posameznih vrst zrakoplovov in leta proizvodnje.

(172) Glede morebitnega prenosa zaposlenih so češke oblasti pojasnile, da je bilo s HCA na ČSA leta 2010 preneseno manjše število administrativnega osebja (približno 20) v zvezi s prispevkom čarterske dejavnosti ČSA in po pravilih, določenih v češkem trgovinskem zakoniku. Večina osebja, vključno z vsemi piloti in kabinskim osebjem, se je pridružila HCA na podlagi novega izbirnega postopka. Vse pogodbe z osebjem, ki je bilo prej zaposleno v ČSA, so bile prekinjene, nato pa sklenjene nove s HCA. Pravice iz delovne dobe niso bile prenesene v nove pogodbe.

(173) Češka republika je nazadnje potrdila, da ni bilo preusmeritve dela flote ČSA na HCA, ki bi jo uporabljala za opravljanje letov ČSA. HCA se od leta 2009 ni širila in je le ponovno vzpostavila prvotni obseg letov, ki jih je opravljalo področje čarterskih dejavnosti ČSA v letih od 2008 do 2009. Ne bo prevzela rednih letov na ciljne kraje, ki jih je opustila ČSA, ampak bo ponujala le čarterske lete.

(174) Na podlagi predloženih informacij Komisija ni mnenja, da se izvaja kakršno koli navzkrižno subvencioniranje dejavnosti med ČSA in HCA ter da se selektivna prednost, ki jo je imela ČSA, ni prenesla na HCA.

Navzkrižno financiranje nagrajevanja glavnega izvršnega direktorja

(175) Glavni izvršni direktor ČSA je bil tudi predsednik uprave Letališča Praga ter je v letih 2010 in 2011 prejemal plačo na obeh položajih. V zvezi s trditvijo o morebitni prednosti, ki naj bi jo imela ČSA v obliki plače glavnega izvršnega direktorja, je Češka republika pojasnila, da je bilo nagrajevanje glavnega izvršnega direktorja določeno na podlagi dveh ločenih individualnih pogodb, sklenjenih posebej med glavnim izvršnim direktorjem in ČSA ter glavnim izvršnim direktorjem in Letališčem Praga. Nadalje je Češka republika zatrdila, da Letališče Praga ni zagotavljalo nobenega nadomestila za plačilo dejavnosti glavnega izvršnega direktorja v ČSA. V skladu z dvema individualnima pogodbama je bila nagrada sestavljena iz dveh elementov, in sicer osnovne plače in nagrade za uspešnost. Element osnovne plače iz pogodbe s ČSA je bil zmanjšan na 1 CZK na mesec, dokler ČSA ne doseže pozitivnega poslovanja. Znesek nagrade za uspešnost je bil kljub temu določen v višini dvanajstkratne nezmanjšane osnovne plače na leto.

(176) Komisija je potrdila pregled plače glavnega izvršnega direktorja, ki kaže, da so plača in nagrade za uspešnost, ki jih je ČSA izplačala glavnemu izvršnemu direktorju dejansko znašale približno […] njegovega letnega dohodka, preostalih […] pa je bil dohodek od zaposlitve pri Letališču Praga. To razliko zlasti opravičuje različna uspešnost poslovanja obeh družb v obravnavanem obdobju.

(177) Ker je bil glavni izvršni direktor nagrajen za svoje delo v obeh družbah na način, ki je odražal njuno uspešnost, Komisija ugotavlja, da ČSA ni prejela državne pomoči v obliki nagrajevanja glavnega izvršnega direktorja za njegovo delo.

([1]) Državna pomoč, odobrena v skladu z začasnim okvirom, ima drugačen namen, in sicer omogočanje dostopa podjetja do zunanjega financiranja, da bi s tem odpravilo resne motnje v gospodarstvu države članice v skladu s členom 107(3)(b) PDEU, ter zato ne pomeni pomoči za reševanje in prestrukturiranje v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje v skladu s členom 107(3)(b) PDEU.

([2]) Strokovno mnenje z dne 3. junija 2011, ki ga je za Skupino ČSA opravila družba Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Linija Tel Aviv

(178) TS v svojih pripombah navaja, da se je Češka republika dogovorila za možnost, da lete na liniji Praga–Tel Aviv izvaja več letalskih prevoznikov zlasti v korist ČSA. Pogajanja, v okviru katerih je bil spremenjen dvostranski Sporazum o zračnem prometu (v nadaljnjem besedilu „Sporazum“) med Češko republiko in Državo Izrael ([1]), so potekala kmalu po koncu odprtega razpisa za izvajanje letov na tej liniji, na katerem je zmagal TS (glej uvodno izjavo 73).

(179) Komisija ugotavlja, da je imela Češka republika zakonito pravico začeti pogajanja z Državo Izrael za odobritev pravic za dostop do trga letalskih prevoznikov obeh strani, vse dokler ni sklenjen enoten Evro-sredozemski letalski sporazum med EU in njenimi državami članicami na eni strani ter Državo Izrael na drugi strani.

(180) V posvetovalnem postopku pred sklenitvijo Sporazuma so se letalski organi med drugim dogovorili o odobritvi začasnega dostopa do trga prevozov z izdajo dovoljenja za „posebne lete“, ki mu je sledila sprememba Sporazuma.

(181) Češke oblasti so pojasnile, da odobritev pravic dostopa do češko-izraelskega trga prevozov ni bila dogovorjena izključno v korist ČSA in da je bila odobritev pravic dostopa izvedena popolnoma v skladu z domačimi pravnimi predpisi in ni bila v nasprotju s sklepom Oddelka za civilno letalstvo Ministrstva za promet Češke republike o odobritvi pravic prevozov na liniji družbi Travel Service ([2]).

(182) Komisija meni, da ima država članica dejansko pravico kadar koli uvesti spremembo dvostranskega sporazuma, če predmet ni v nasprotju z zakonodajo Unije. Nadalje odločitev, v skladu s katero je bila TS odobrena pravica opravljanja letov na linijo Praga–Tel Aviv, ne predvideva, da podobna pravica ne bi smela biti odobrena drugemu prevozniku, če je to v skladu z določili Sporazuma.

(183) Nazadnje pa Komisija še ugotavlja, da prvi odstavek člena III spremenjenega Sporazuma določa: „*Vsaka pogodbenica ima pravico drugo stranko pisno obvestiti o določitvi enega ali več letalskih prevoznikov za namene opravljanja dogovorjenih storitev na predvidenih linijah.*“ Zato ČSA ni bil edini letalski prevoznik, ki bi lahko imel koristi od spremembe Sporazuma. Sprememba Sporazuma dejansko pomeni ukrep odprtja trga, ki ga je mogoče obravnavati kot ukrep, ki spodbuja konkurenco. Zato ni mogoče sklepati, da je ta ukrep koristen izključno za ČSA in zaradi tega pomeni državno pomoč.

6.4 SKLEPNE UGOTOVITVE

(184) Priglašeni ukrep je državna pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija obžaluje, da češke oblasti niso upoštevale obveznosti mirovanja iz člena 108(3) PDEU. Vendar pa Komisija na podlagi navedenega meni, da sta odobrena pomoč v višini 2 500 milijonov CZK in NP skladna s pogoji smernic za reševanje in prestrukturiranje. Komisija zato meni, da je pomoč skladna z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Pomoč za prestrukturiranje, ki jo je priglasila Češka republika, in sicer odobritev 2 500 milijonov CZK družbi České aerolinie, a.s. (češki letalski prevoznik) v obliki zamenjave terjatev v lastniške deleže iz naslova posojila, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Izvedba te državne pomoči je združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Češko republiko.

V Bruslju, 19. septembra 2012

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik

([1]) Sporazum med vladama Češke in Slovaške republike ter vlado Države Izrael o zračnem prometu, podpisan v Jeruzalemu dne 24. aprila 1991.

([2]) Sklep Oddelka za civilno letalstvo Ministrstva za promet Češke republike št. 278/2011-220-SP/18 z dne 30. junija 2011.