# KOMMISSIONENS BESLUT

## av den 19 september 2012

## om det statligt stöd SA.30908 (11/C) (f.d. N 176/10) som Tjeckien har beviljat Czech Airlines, a.s. (ČSA – Czech Airlines – Omstruktureringsplan)

*[delgivet med nr C(2012) 6352]*

**(Endast den tjeckiska texten är giltig)**

**(Text av betydelse för EES)**

(2013/151/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

med beaktande av det beslut genom vilket kommissionen beslutade att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt [1] vad gäller stöd SA.30908 (C 11/C, f.d. N 176/10) [2],

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

### 1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 12 maj 2010 anmälde Tjeckien till kommissionen ett stöd för omstrukturering av företaget České aerolinie, a.s. (nedan kallat *ČSA*). Kommissionen begärde ytterligare upplysningar genom skrivelser av den 6 juni 2010 och den 25 november 2010, och de tjeckiska myndigheterna svarade med skrivelser av den 15 och den 24 september 2010, den 15 december 2010 och den 28 februari 2011.

(2) Genom en skrivelse av den 23 februari 2011 underrättade kommissionen Tjeckien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet*) avseende detta stöd. Genom en skrivelse av den 28 april 2011 överlämnade Tjeckien sina synpunkter på detta beslut. Kommissionen ställde kompletterande frågor genom skrivelser av den 26 juli 2011, den 15 mars 2012, den 7 maj 2012 och den 11 juli 2012, vilka Tjeckien besvarade den 22 augusti 2011, den 15 september 2011, den 7 oktober 2011, den 16 november 2011, den 23 november 2011, den 12 december 2011, den 3 januari 2012, den 16 april 2012, den 22 maj 2012, den 14 juni 2012, den 5 juli 2012, den 10 juli 2012, den 20 juli 2012 och den 10 augusti 2012.

(3) Beslutet att inleda förfarandet offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning den 23 juni 2011. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

(4) Kommissionen mottog synpunkter från två berörda parter den 30 juni 2011, den 19 juli 2011, den 15 augusti 2011, den 25 november 2011 och den 13 december 2011. Den har översänt dessa synpunkter till Tjeckien, som getts tillfälle att bemöta dem. Tjeckiens kommentarer mottogs i skrivelser av den 31 augusti 2011 och den 3 februari 2012.

### 2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH OMSTRUKTURERINGSPLANEN

#### 2.1. OMSTRUKTURERINGSSTÖD

(5) De sammanlagda anmälda omstruktureringsåtgärderna utgjordes av) ett lån på 2 500 miljoner tjeckiska kronor som beviljades av det statliga företaget Osinek, a.s. (om kommissionen drar slutsatsen att statligt stöd föreligger), ii) frigörande av säkerheterna för lånet från Osinek och utbyte av skulden mot aktieinnehav, samt iii) en bankgaranti på 20,8 miljoner euro för förvärv av ett flygplan. De sammanlagda anmälda beräknade omstruktureringskostnaderna uppgår till [8,9–10,5] (*) miljarder tjeckiska kronor [3] ([360–410] miljoner euro).

[1] Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget ersatts av artikel 107 respektive artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Innehållet i bestämmelserna är dock i sak oförändrat. I detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i förekommande fall förstås som hänvisningar till artikel 87 respektive 88 i EG-fördraget. Genom EUF-fördraget infördes även vissa ändringar av terminologin, t.ex. ersattes ”gemenskapen” med ”unionen” och ”gemensamma marknaden” med ”inre marknaden”. Den terminologi som används i EUF-fördraget används genomgående i detta beslut.

[2] Kommissionens beslut K(2011) 994 slutligt av den 23 februari 2011, EUT C 182, 23.6.2011, s. 13.

(*) Affärshemlighet

[3] Summan av omstruktureringskostnaderna efter revidering av omstruktureringsplanen (från den 3 januari 2012). I anmälan uppgick omstruktureringskostnaderna till [7,60–9,20] miljarder tjeckiska kronor.

(6) Den 21 mars 2012 antog kommissionen ett beslut i ärende SA.29864 – Möjliga konsekvenser för statligt stöd av ett lån beviljat av Osinek, a.s. Slutsatsen av kommissionens undersökning var att lånet från Osinek inte utgjorde statligt stöd och att åtgärden, även om så var fallet, skulle vara förenlig med den tillfälliga gemenskapsramen för statliga stödåtgärder för att främja tillgången till finansiering i den aktuella finansiella och ekonomiska krisen ([1]) (nedan kallad den *tillfälliga gemenskapsramen*). Det föreliggande ärendet om omstrukturering omfattar därför inte längre den åtgärden. Bankgarantin på 20,8 miljoner euro släpptes eftersom ČSA lyckades sluta ett avtal om finansiell leasing med […]. Det enda omstruktureringsstöd som återstår att bedöma är därför utbytet av skulden till Osinek mot ett aktieinnehav, som föregicks av frigörandet av alla säkerheter för lånet.

*Frigörande av säkerheterna för lånet och utbyte av skulden mot aktieinnehav*

(7) Den 3 maj 2010 antog Tjeckiens regering beslut nr 333 om en omstruktureringsplan för ČSA (nedan kallat *beslut nr 333*), i vilket regeringen gav handels- och industriministeriet ([2]) i uppdrag att lösa inteckningen för en del av säkerheterna före ökningen av ČSA:s aktiekapital. Omvandlingen av skulden till ett aktieinnehav grundades rättsligt på ovannämnda beslut och verkställdes den 30 juni 2010.

2.2. FÖRMÅNSTAGAREN

(8) ČSA har varit Tjeckiens nationella flygbolag sedan 1923. Under 2009 betjänade bolaget 37 % av alla passagerare som reste till eller från Prag. ČSA är ett statligt ägt företag, och Tjeckien äger 95,69 % av aktierna via finansministeriet. Minoritetsägare är Česká pojišťovna, a.s. (2,26 %), huvudstaden Prag (1,53 %) och huvudstaden Bratislava (0,51 %). Bolaget är medlem i alliansen SkyTeam och erbjuder reguljära lufttransporter (104 destinationer i 44 länder). Under 2009 transporterade ČSA 4,7 miljoner passagerare och genererade 14,9 miljarder tjeckiska kronor (96 miljoner euro) i intäkter.

(9) Tabell 1 visar utvecklingen av ČSA:s finanser från 2006 till första hälften av 2011.ts

*Tabell 1*

**ČSA:s finansiella uppgifter (enligt tjeckisk redovisningsstandard)**

| i 1000-tal CZK | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 06/2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vinst/förlust | – 396 951 | 206 600 | 470 057 | – 3 756 125 | 76 159 | [– 710 000 – (– 630 000)] |
| Omsättning | 23 375 950 | 23 399 853 | 22 581 692 | 19 789 620 | 16 547 753 | [6 250 000–7 250 000] |
| Kassaflöde från driften | – 533 192 | – 275 234 | – 1 762 376 | – 3 066 694 | – 1 205 542 | i.u. |
| Skulder | 6 476 911 | 4 391 070 | 6 494 752 | 6 581 325 | 2 819 915 | [2 550 000–2 900 000] |
| Nettoränta | – 94 374 | – 55 254 | – 14 263 | i.u. | i.u. | i.u. |
| Nettotillgångsränta | 11 679 439 | 10 161 647 | 10 418 871 | 7 948 571 | 6 632 836 | [5 450 000–6 225 000] |

*Tabell 2*

**Utveckling av nyckelkriterier under 2009 (enligt tjeckisk redovisningsstandard)**

| i 1000-tal CZK | 31.3.2009 | 30.6.2009 | 30.9.2009 |
|---|---|---|---|
| Förlust | [– 1 320 000-(– 1 190 000)] | [– 1 840 000-(– 1 660 000)] | [– 2 625 000-(– 2 365 000)] |
| Omsättning | [4 385 000-4 820 000] | [9 265 000-10 235 000] | [14 300 000-15 830 000] |
| Skuld | [5 685 000-6 285 000] | [5 550 000-6 065 000] | [6 290 000-6 960 000] |
| Nettotillgångsränta | [8 340 000-9 255 000] | [8 990 000-9 920 000] | [8 470 000-9 390 000] |

([1]) EUT C 16, 22.1.2009, s. 1.

([2]) De fordringar på ČSA som härrörde från låneavtalet med Osinek överläts på handels- och industriministeriet i september 2009. Detta avtal medgav likvidering av Osinek.

(10) Siffrorna visar att ČSA trots en viss negativ utveckling ändå gick med vinst 2007 och 2008. Dock försämrades affärsresultatet avsevärt år 2009 på grund av den ekonomiska krisen. Omsättningen minskade något under den observerade perioden, medan kassaflödet sjönk avsevärt. Skuldnivån, beräknad som summan av långfristiga och kortfristiga skulder och banklån, var mer eller mindre stabil. Värdet på tillgångarna minskade avsevärt, särskilt under 2009.

(11) I tabell 2 visas kvartalsutvecklingen under 2009. Av tabellen framgår att företagets förluster ökade markant, särskilt mellan juni och september, med [705–785] miljoner tjeckiska kronor jämfört med [470–520] miljoner tjeckiska kronor mellan mars och juni. Förändringen av omsättningen motsvarade [4,88–5,42] miljarder tjeckiska kronor mellan mars och juni och [5,04–5,59] miljarder tjeckiska kronor under perioden juni–september. Variationen i omsättning är inte särskilt stor och företagets situation försämrades därför inte särskilt under det första halvåret. Företagets skuld minskade under perioden mars–juni och ökade med [0,89–1,05] miljarder tjeckiska kronor under juni–september. Slutligen ökade det totala värdet av ČSA:s tillgångar under den första perioden (mars–juni) och minskade med [75–85] miljoner tjeckiska kronor under juni–september.

(12) De tjeckiska myndigheterna hävdar att trots att ČSA:s finansiella situation försämrades till följd av den globala ekonomiska nedgången redan i slutet av 2008, hade man anledning att förmoda att resultatet skulle förbättras avsevärt under sommarsäsongen 2009, eftersom intäkterna inom flygbranschen vanligtvis är störst på sommaren. På grundval av den prognosen, som byggde på ČSA:s erfarenheter från tidigare år, förväntade sig företaget att det skulle kunna bygga upp tillräckliga reserver för att stabilisera kassaflödet och förhindra ytterligare förluster.

(13) Men resultaten för det första halvåret 2009, som rapporterades till ledningen i mitten av augusti, visade på en avsevärd nedgång i de genomsnittliga intäkterna i juni. Det blev uppenbart att företaget inte längre skulle kunna bedriva verksamhet utan omedelbara kostnadsnedskärningar och externt finansiellt stöd. ČSA:s styrelse inrättade då en arbetsgrupp som fick i uppdrag att utarbeta en omstruktureringsplan för företaget. I augusti 2009 vidtog därför ČSA:s ledning åtgärder för att inleda en omstrukturering och företagets fokus skiftade från den dagliga driften till en övergripande omstrukturering av företagets verksamhet.

(14) Mot bakgrund av den utveckling som beskrivs ovan har de tjeckiska myndigheterna därför hävdat att ČSA kan anses vara ett företag i svårigheter i den mening som avses i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter [1] från 2004 (nedan kallade *riktlinjerna*) från och med augusti 2009.

[1] EUT C 244, 1.10.2004, s. 2. Riktlinjernas giltighetstid förlängdes 2009 (EUT C 156, 9.7.2009, s. 3).

*Český Aeroholding (ČAH)*

(15) När omstruktureringen har genomförts avser Tjeckien att hitta en strategisk partner för ČSA. Den nuvarande tidsfristen för att hitta en ny strategisk investerare i ČSA löper ut senast i november 2013. Inför den planerade privatiseringen beslöt den tjeckiska regeringen att bilda en ny bolagsstruktur genom paraplyföretaget Český Aeroholding, a.s. (nedan kallat *ČAH*).

(16) ČAH omfattar för närvarande följande företag: ČSA, Prague Airport, a.s. (nedan kallat *Prague Airport*) och ČSA:s tidigare dotterbolag, dvs. Czech Airlines Handling, a.s., Holidays Czech Airlines, a.s., (nedan kallat *HCA*), Czech Airlines Technics, a.s. och ČSA Services, s.r.o. (se figur 1). ČAH:s syfte är att omstrukturera företagen som samlats i holdingbolaget, för att underlätta deras tillgång till kommersiell finansiering och för att förbereda dem inför den kommande privatiseringen.

(17) Czech Airlines Handling, a.s. tillhandahåller passagerar- och flygplanshanteringstjänster, städning av flygplan och byggnader samt marktransporter för såväl ČSA som andra flygbolag som flyger reguljärt till och från Prag. Czech Airlines Handling, a.s. är det enda företag som erbjuder städning av flygplan vid flygplatsen Prag-Ruzyně. När det gäller marktjänster konkurrerar Czech Airlines Handling på flygplatsen Prag-Ruzyně med Prague Airport och andra marktjänstföretag som Menzies Aviation.

(18) HCA bedriver charterflygverksamhet. På denna marknad konkurrerar företaget med Travel Service, a.s. och en rad andra mindre charterbolag som flyger från flygplatsen Prag-Ruzyně, t.ex. Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air och flera andra, som bara har en liten marknadsandel på flygplatsen Prag-Ruzyně.

(19) Czech Airlines Technics, a.s. utför lätt och tungt flygplansunderhåll på alla Boeing B737 och alla flygplan i Airbus A320-klassen. Företaget utför också omfattande kontroller av ATR 42/72-plan och är certifierat att utföra kontroller av Airbus A310-plan. Detta dotterbolag tillhandahåller huvudsakligen tjänster för ČSA. Emellertid kommer [17,5–19,5] % av bolagets intäkter från tjänster som tillhandahålls tredje part, t.ex. Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines och Aerosvit.

(20) Czech Airlines Services s.r.o. driver ett callcenter och ett rekryteringscenter, och [88–98] % av företagets tjänster tillhandahålls ČSA.

(21) I början av omstruktureringsperioden ägde ČSA också en majoritetsandel i ett antal andra företag, bland annat:

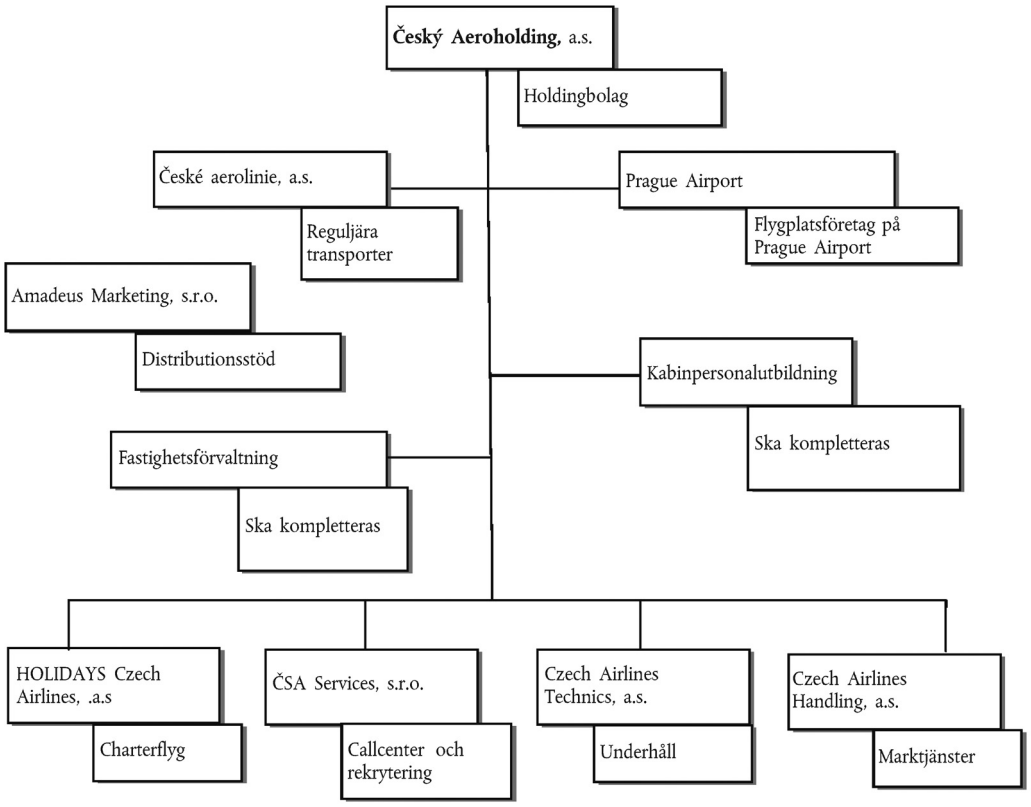
— Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (65 % ägarskap), som tillhandahåller det globala distributionssystemet Amadeus för Tjeckien och Slovakien,

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

— ClickforSky (100 %).

*Figur 1*

**Český Aeroholdings struktur**




(22) Bildandet av ČAH godkändes av den tjeckiska konkurrensmyndigheten den 25 oktober 2011 med en rad villkor som avser potentiella hot mot konkurrensen på grund av sammanslagningen av ČSA och Prague Airport genom både horisontella och vertikala överlappningar mellan de sammanslagna partnernas verksamheter (särskilt inom marktjänster).

(23) Villkoren gäller både uppförande och struktur och innebär att ČAH är skyldigt att ge alla berörda parter öppen, icke-diskriminerande och jämlik tillgång till flygplatsinfrastrukturen på flygplatsen Prag-Ruzyně på kommersiellt rimliga villkor. I synnerhet gäller dessa åtaganden avdelning av driften av flygplatsen Prag-Ruzyně från annan verksamhet som bedrivs inom ČAH, utbyte av kommersiellt känslig information mellan ČAH:s enheter, tilldelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatsen Prag-Ruzyně, försäljningen av Prague Airports marktjänster till en oberoende köpare samt öppen och jämlik tillgång till tjänster som tillhandahålls av enheter inom ČAH till alla marknadsaktörer som är intresserade av att tillhandahålla marktjänster och/eller reparations- och underhållstjänster vid flygplatsen Prag-Ruzyně ([1]).

### 2.3. OMSTRUKTURERINGSPLAN

(24) I maj 2010 anmälde de tjeckiska myndigheterna sin omstruktureringsplan till kommissionen, och planen uppdaterades därefter i flera på varandra följande meddelanden. Omstruktureringsplanen avser främst åtgärder som

([1]) Den tjeckiska konkurrensmyndighetens beslut nr S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

gäller ČSA:s kärnverksamhet, dvs. reguljära flygpassagerartransporter. De övriga delarna av verksamheten ska enligt planen antingen säljas eller läggas ut på entreprenad inom holdingbolagets struktur.

(25) ČSA:s svårigheter beror på en överdriven utvidgning av nätverket under perioden 2004–2006 och på lågprisflygbolagens inträde på flygplatsen Prag-Ruzyně. Dessutom har ČSA lidit sviterna av sin tidigare driftsineffektivitet på grund av att företaget redan var etablerat i början av den globala ekonomiska nedgången, vilken medförde en lägre efterfrågan från passagerarna och höga bränslekostnader.

(26) Den uppdaterade versionen av omstruktureringsplanen, som är daterad den 3 januari 2012, syftar till att återställa ČSA:s långfristiga lönsamhet fram till 2014. Omstruktureringsperioden omfattar tiden från augusti 2009 till juni 2014 (sammanlagt 5 år).

(27) I linje med den senaste utvecklingen inom luftfartsindustrin har de tjeckiska myndigheterna uppdaterat sina prognoser för ČSA:s väg mot lönsamhet och presenterat nya scenarier baserade på optimistiska, pessimistiska och neutrala prognoser. ČSA betraktar nedanstående uppskattningar som en försiktig utgångspunkt för företagets framtida utveckling. I uppskattningarna beaktas inte det planerade inträdet av en privat investerare, vilket troligen skulle få en positiv effekt på ČSA:s resultat och ytterligare stärka företagets långfristiga lönsamhet.

(28) De viktigaste externa faktorerna som påverkar ČSA:s resultat är följande: i) höjda bränslepriser (en höjning med nästan 40 % jämfört med prognoserna i beslutet att inleda förfarandet), ii) en avsevärt lägre efterfrågan, iii) större konkurrens och iv) minskade intäkter från biljettförsäljning.

(29) Den neutrala prognosen grundas på att marknaden kommer att utvecklas enligt de makroekonomiska prognoserna från den tjeckiska centralbanken och internationella valutafonden. Lågprisflygbolagens inträde på marknaden anses ha störst inverkan på ČSA:s resultat i fråga om marknadsandelar.

(30) Externa faktorer är bl.a.

— marknadspriset på flygbränsle på 1 000 USD/mT,

— växelkurser: US-dollar 17,0 CZK/USD, euro 24,5 CZK/EUR,

— avkastning [2–2,2], kabinfaktor [66–73] %.

(31) Interna faktorer är bl.a.

— omstrukturering av ägandet av flygplan och underhållskostnader,

— ytterligare förbättringar av passagerarkostnaderna (minskning av kostnaderna för det globala distributionssystemet och catering),

— ytterligare förbättringar av besättningsproduktiviteten i Airbus-flottan,

— optimering av besättningskostnaderna för den regionala flottan (ATR), ökat utnyttjande av flottan,

— delvis förtätning av A320- och B737-flottorna (ökat antal stolar),

— minskad genomsnittlig bränslekostnad – uppföljning av förnyelsen av flottan,

— optimering av intäktshanteringssystemet – [0,95–1] % ökning av avkastningen,

— negativa effekter av köp av utsläppsrätter som uppvägs av de genomsnittliga passagerarintäkterna,

— från och med sommaren 2012 kommer driften att fortsätta med en flotta bestående av ATR (7 plan), Airbus (15 plan), och Boeing (5 plan).

(32) ČSA förväntar sig att omstruktureringen ska leda till följande utveckling av företagets avkastning på sysselsatt kapital (ROCE):

*Tabell 3*

**Förväntad avkastning på sysselsatt kapital**

| ROCE | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|
| Neutralt scenario | – 23,6 % | [– 2,5 - (– 3)] % | [0,9–1,1] % | [1,7–1,85] % | [2,1–2,4] % |
| Optimistisktscenario | – 23,6 % | [– 0,95–(– 1,1)] % | [3,6–3,9] % | [4,8–5,2] % | [4,8–5,2] % |
| Pessimistiskt scenario | – 23,6 % | [– 13,5–(– 12,1)] % | [– 9,5 – – 8,9] % | [0,7–0,75] % | [0,98–1,1] % |

(33) De tjeckiska myndigheterna ser det neutrala scenariot som en realistisk förutsägelse och menar att om man i slutet av 2014 lyckas uppnå en ROCE på sysselsatt kapital på [1,7–1,85] % är detta att betrakta som acceptabelt.

(34) Det optimistiska scenariot bygger på antagandet att bränslepriset kommer att sjunka med 1–2 % (under 2012–2013) och med 3 % under (2014–2015), samt på att omstruktureringsåtgärderna genomförs snabbare än förutsett och att tillväxten ökar snabbare än i det neutrala scenariot. Det pessimistiska scenariot utgår å andra sidan från att bränslepriserna stiger mer (3–5 % höjning jämfört med 2012–2013) än i det neutrala scenariot. Dessutom räknar man med förseningar i genomförandet av de planerade omstruktureringsåtgärderna och med lägre vinster från intäktsförvaltningsinitiativ (som kommer att ha genomförts fullt ut först 2014).

(35) Planen utgår från att lönsamhet kommer att kunna uppnås under räkenskapsåret 2013. Enligt det neutrala scenariot kommer ČSA att göra en nettovinst efter skatt på [95–112] miljoner tjeckiska kronor ([3,8–4,3] miljoner) 2014 och ha en avkastning på sysselsatt kapital (ROCE) på [1,7–1,85] % 2014 och på [2,1–2,4] % 2015.

*Tabell 4*

**Vinst och förlust 2008–2014 (miljoner CZK) (enligt tjeckisk redovisningsstandard)**

| Räkenskapsår | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011(f) | 2012(f) | 2013(f) | 2014(f) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Intäkter | 23 400 | 22 582 | 19 790 | 16 548 | 13 585 | [12 900–13 100] | [12 900–13 100] | [12 900–13 100] |
| Vinst/förlust före skatt | 206 | 470 | – 3 756 | 76 | – 244 | [– 220–(– 180)] | [68–75] | [85–110] |

För att uppnå dessa resultat föreslår ČSA följande nyckelåtgärder:

(36) *Optimering av destinationsnätet och flottans storlek*: I början av omstruktureringen flög ČSA till 67 destinationer. Detta nät kommer att minskas med [18–20] % och ČSA fokuserar nu enbart på marknader inom flygradien för flottan för korta och medellånga distanser. Företaget lade ned sina linjer till New York och Kanada 2009. Den förväntade minskningen av passagerartrafiken mätt i intäkter per passagerarkilometer jämfört med 2009 är [22,5–25,5] %, medan intäkten per tillgänglig flygstolskilometer (ASK, available seat-kilometre) förväntas öka med [3,8–4,4] %. Både lönsamma och förlustbringande flyglinjer lades ned.

(37) Flygplansflottan bör minskas med mer än 50 %, vilket innebär en minskning till20-23 jämfört med 49 plan före omstruktureringen. Det sammanlagda antalet flygningar kommer att minskas med [36–40] % och ASK minskas med [21–24] %. Följaktligen bör kabinfaktorn förbättras och uppnå [66–73] % enligt det neutrala scenariot.

(38) Flottans struktur bör förenklas och moderniseras genom att man gradvis ersätter äldre flygplansmodeller (Boeing B737-400 och B737-500) med enbart Airbus-plan. Moderniseringen av flottan kommer att öka ČSA:s konkurrenskraft, då bolaget kommer att ha mer avancerade och pålitliga plan med högre passagerarkomfort. Andra fördelar med denna åtgärd minskade kostnader för driften av flottan, bland annat genom de besparingar som följer av att flottan blir enhetlig och av att transportkapaciteten optimeras.

(39) *Intäktsinitiativ*: ČSA införde ett nytt intäktsförvaltningssystem för att optimera prissättningen och tillgängligheten, med syftet att öka intäkterna per ASK med [3–3,5] % under 2011. Ytterligare intäktsökning förutses i samband med den förväntade ökande försäljningen genom ČSA:s webbplats – [20–22] % av biljetterna ska säljas online 2012, att jämföra med [7–8] % under 2009. Detta bör åtföljas av intäkter från försäljning av egna kringprodukter, som avgifter för extra bagage, bokning av premiumstolar och försäljning ombord, samt förmedling av produkter från tredje part som hotell, biluthyrning och reseförsäkring. Intäktsförvaltningen förväntas bidra till vinster upp emot [500–560] miljoner tjeckiska kronor fram till slutet av 2012.

(40) *Initiativ för kostnadsminskning*: Under 2009 genererade ČSA 3 200 arbetstillfällen direkt och över 1 600 arbetstillfällen via sina dotterbolag. Under omstruktureringen genererar ČSA 1 730 arbetstillfällen direkt och 1 974 via sina dotterbolag, vilket innebär en minskning med över 1 000 jobb fram till mitten av 2012. ČSA har minskat antalet piloter och kabinpersonal till det lagstadgade minimiantalet. Företaget har vidare minskat cateringkostnaderna i ekonomiklass, flygunderhållningen, kostnaderna för avvikelser och bränsleförbrukningen. Dessutom bör kostnaderna för hyror, IT och telekommunikation minska. Slutligen bör företagets kontor utomlands och i Tjeckien bli färre. Initiativen för kostnadsminskningar förväntas leda till besparingar på [275–310] miljoner tjeckiska kronor och bidra till intäkter på omkring [650–725] miljoner tjeckiska kronor fram till slutet av 2012. Försäljningskostnaderna per passagerare hade redan under 2010 minskats med [14,5–16,5] %.

(41) *Organisatoriska förändringar*: Tjeckien har redan två gånger tidigare försökt privatisera ČSA ([1]), men båda dessa försök misslyckades. De tjeckiska myndigheterna anser att bildandet av ČAH är ett ändamålsenligt sätt att sälja ČSA och dess dotterbolag till en ny privat investerare. Först överfördes verksamhet som inte hörde till kärnverksamheten, men som tidigare utförts av ČSA, till företagets dotterbolag under 2010. Det gjorde det möjligt för ČSA att fokusera på sin kärnverksamhet. Sedan såldes dessa dotterbolag till ČAH enligt marknadsvillkor. Slutligen kommer både ČSA och Prague Airport att införlivas med ČAH.

(42) Den nya strukturen bör inte bara göra företagen mer attraktiva för potentiella investerare, utan också garantera en konkurrenskraftig prissättning på interna tjänster inom gruppen och stimulera lönsamheten i alla dotterbolag, liksom deras orientering mot externa kunder.

(43) *Försäljning av tillgångar utanför kärnverksamheten*: Utöver försäljningen av dotterbolagen till ČAH, har ČSA sålt en avsevärd andel av sina övriga tillgångar i samband med omstruktureringen, liksom framgår av Tabell 5. Alla dessa tillgångar såldes antingen genom ett öppet och icke-diskriminerande upphandlingsförfarande eller på grundval av oberoende värderingsrapporter.

*Tabell 5*

**Försäljning av ČSA:s tillgångar under omstruktureringen**

| | Belopp i miljoner CZK |
|---|---|
| Försäljning av taxfreeverksamheten till Aelia Czech Republic, s.r.o. | [760–840] |
| Försäljning av ankomst- och avgångstider vid London-Heathrow till British Airways | [450–530] |
| Försäljning av flygplan till olika flygbolag | [1 950–2 200] |
| Försäljning av Slovak Air Services, s.r.o. till Skyport, a.s. | [17,5–19,5] |
| Försäljning av mark och byggnader till Prague Airport | [1 620–1 850] |
| Försäljning av dotterbolag till Český Aeroholding, a.s. | [2 350–2 600] |
| Totalt | [7 150–8 025] |

### 2.4. STATLIGT STÖD OCH FINANSIERING AV OMSTRUKTURERINGSKOSTNADERNA

(44) Med tanke på den totala omstruktureringskostnaden på [8,9–10,5] miljarder tjeckiska kronor ([360–410] miljoner euro), vilket särskilt omfattar kostnaderna för minskningen av flottan och avgångsvederlag, gav Tjeckien förmånstagaren den 30 juni 2010 ett kapitaltillskott på 2 500 miljoner tjeckiska kronor i statligt stöd i form av utbyte av en skuld mot aktieinnehav (dvs. [23–26] % av omstruktureringskostnaderna), i enlighet med beslut nr 333.

(45) ČSA föreslår att det återstående beloppet, dvs. företagets eget bidrag på [74–77] %, ska finansieras genom försäljning av tillgångar enligt Tabell 5.

(46) ČSA sålde sin taxfreeverksamhet för [760–840] miljoner tjeckiska kronor till Aelia Czech Republic, s.r.o. i februari 2010. Verksamheten såldes efter en anbudsprocess i två rundor som genomfördes av UniCredit Czech Republic, a.s.

(47) ČSA bytte två ankomst- och avgångstider vid flygplatsen London-Heathrow med British Airways Plc. (nedan kallat *BA*) mot en ekonomisk ersättning i juli 2010. I avtalet om byte av ankomst- och avgångstider föreskrivs att ČSA och BA mellan sig ska byta sina respektive ankomst- och avgångstider ([2]) mot en ekonomisk ersättning på [17–19] miljoner GBP (omkring [450–530] miljoner tjeckiska kronor). Bytet av ankomst- och avgångstider genomfördes under 2010 och BA betalade ersättningen till ČSA i två avbetalningar i november och december 2010.

(48) ČSA sålde 15 flygplan enligt följande: Under 2010 sålde ČSA fem Boeing B737-400 till BLF Limited, som är en särskild bolagsstruktur inom det ryska flygbolaget UTair, till priset [54–60] miljoner US-dollar och två Boeing B737-500 till Mauritanian Airlines International till priset [12,5–15] miljoner US-dollar. Under 2011 sålde ČSA tre Boeing B737-500 till Mika Limited för sammanlagt [21–25] miljoner US-dollar. Under 2011 sålde ČSA två ATR72-202 till Helitt Lineas Aéreas S.A. till priset [7,9–8,9] miljoner US-dollar, två ATR72-200 till EUROLOT S.A. till priset [7,9–8,9] miljoner US-dollar och en ATR42-320 till Regourd Aviation för [1,6–1,9] miljoner US-dollar. De sammanlagda intäkterna från försäljningen av flygplan uppgår till cirka [105–120] miljoner USD eller [1,950–2,2] miljarder tjeckiska kronor ([3]).

(49) Den 30 september 2010 sålde ČSA Slovak Air Services, s.r.o., ett företag som tillhandahåller lufttrafiktjänster i Slovakien, till Skyport, a.s. till priset [17,5–19,5] miljoner tjeckiska kronor. Köparen lade det högsta budet i ett öppet budförfarande.

([1]) Under 1992 köpte Air France 19 % av aktierna i ČSA, men sålde dem igen 1994. I april 2009 genomfördes en anbudsinfordran för försäljning av statens aktier i ČSA, men eftersom inga adekvata bud kom in till den tjeckiska regeringen uppdrog den åt finansministern att dra tillbaka anbudsinfordran i oktober 2009.

([2]) Dvs. de ankomst- och avgångstider de hade tilldelats för planeringsperioden sommaren 2011 (27 mars 2011–29 oktober 2011) och planeringsperioden vintern 2010/2011 (31 oktober 2010–26 mars 2011).

([3]) Vid en växelkurs på 18,5 CZK per USD enligt Tjeckiens beräkningar. (Enligt den tjeckiska centralbanken varierade den genomsnittliga kvartalsväxelkursen USD-CZK mellan 18,3 och 20,2 tjeckiska kronor per US-dollar under 2010 och mellan 16,9 och 18,78 tjeckiska kronor per US-dollar under 2011.)

(50) ČSA genererade [1,62–1,85] miljarder tjeckiska kronor genom försäljning av mark och byggnader till statligt ägda Prague Airport. I tabell 6 nedan ges en sammanfattning av försäljningarna.

*Tabell 6*

**ČSA:s försäljning av mark och byggnader till Prague Airport**

| Fastighet/Tillgång | Köpeavtal | Pris (i tusental CZK) | Expertbedömning |
|---|---|---|---|
| 2570/4 | 2.2.2010 | [48 000–58 000] | Proscon, s.r.o., daterad 8.12.2009 |
| 2570/13 | 2.2.2010 | [15 500–17 000] | |
| Parkering på fastigheterna 2570/4 och 2570/13 | 2.2.2010 | [65 500–74 500] | |
| 2570/14 | 9.12.2009 | [16 000–19 000] | |
| APC kontorsbyggnad | 9.12.2009 | [554 000–625 000] | |
| 2586/1 | 13.5.2010 | [15 000–17 500] | YBN Consult daterad 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 ] | |
| **Totalt:** | | **[1 620 000–1 850 000]** | |

(51) Tjeckiens regering har uttryckt ett strategiskt intresse för förvärv av ČSA:s fastigheter på flygsidan. De tjeckiska myndigheterna motiverar detta köp med hur de kommer att använda fastigheterna. Enligt de tjeckiska myndigheterna är fastigheterna strategiskt viktiga för de tjeckiska myndigheterna med tanke på den nya landningsbana som ska byggas vid flygplatsen. Tjeckien konstaterade också att Prague Airport hyr ut en annan hangar (Hangar E) till Travel Service, a.s. vilket visar att det finns potential att få inkomster av försäljning av fastigheter som ČSA inte längre behöver.

(52) Den fastighetsförsäljning som beskrivs i tabell 6 genomfördes inte genom öppna och icke-diskriminerande anbudsförfaranden. I linje med dess allmänna policy och nationella lagstadgade krav, ska dock alla fastighetsförvärv som görs av ett statligt ägt företag göras till ett rättvist marknadspris som motsvarar det pris som skulle betalas av en privat investerare på marknadsmässiga villkor. Värdet av fastigheterna grundas på en oberoende värdering gjord av auktoriserade experter med användning av erkända normer.

(53) Den viktigaste delen av företagets eget bidrag kommer från försäljningen av ČSA:s dotterbolag till ČAH. Denna försäljning skedde kring årsskiftet 2011/2012 och bestod av försäljningen av Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] miljoner tjeckiska kronor), försäljningen av ČSA Services, s.r.o. ([25–28] miljoner tjeckiska kronor), samt försäljningen av HCA ([500–580] miljoner tjeckiska kronor) och Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] miljarder tjeckiska kronor). Försäljningarna genomfördes inte i öppna och icke-diskriminerande anbudsförfaranden. Värdet av dotterbolagen fastställdes dock i oberoende värderingsrapporter som upprättades av Deloitte Advisory, s.r.o. och PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

### 2.5. BESLUTET ATT INLEDA FÖRFARANDET

(54) Den 23 februari 2011 inledde kommissionen det formella granskningsförfarandet. I beslutet att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel beträffande flera villkor i riktlinjerna. I synnerhet uteslöt inte kommissionen att ČSA hade varit i svårigheter enligt vad som anges i riktlinjerna redan före andra halvåret 2009, dvs. innan omstruktureringen inleddes enligt vad som hävdas av de tjeckiska myndigheterna.

(55) Kommissionen uttryckte också tvivel om huruvida ČSA:s svårigheter var för allvarliga för att kunna hanteras av ČAH. Kommissionen undrade vidare om det var möjligt enligt tjeckisk lag att Prague Airport kunde bidra ekonomiskt till omstruktureringen av ČSA och dess dotterbolag. De tjeckiska myndigheterna uppmanades också att ge sina synpunkter på huruvida affärstransaktionerna mellan ČSA och Prague Airport, den dag då sammanslagningen genomfördes, skett enligt marknadsmässiga villkor som uteslöt att eventuellt statligt stöd kunde överföras från en mottagare av undsättnings- eller omstruktureringsstöd till en annan enhet inom ČAH.

(56) Beträffande återställandet av en långfristig lönsamhet uppmanade kommissionen tredjeparterna att kommentera de underliggande antagandena om externa faktorer. Kommissionen uppmanade också Tjeckien att klargöra om alla strukturellt förlustbringande verksamheter skulle avslutas efter omstruktureringen. Dessutom undrade kommissionen om långfristig lönsamhet kunde uppnås till slutet av 2012, som var den tidpunkt som angetts som slutet på omstruktureringsperioden, och om det förutspådda mest sannolika scenariot (som grundas på den optimistiska prognosen) verkligen var det som var mest realistiskt. Kommissionen tvivlade också på att ČSA (med egna resurser eller extern finansiering) skulle kunna garantera kommersiella lån och eventuella kommersiella garantier för det planerade inköpet av sju flygplan som kontrakterats för åren 2013 och 2014.

(57) När det gäller kompensationsåtgärder uttryckte kommissionen tvivel om huruvida de föreslagna åtgärderna inte bara bestod av avslutande av förlustverksamheter, vilket ändå skulle bli nödvändigt för att uppnå lönsamhet. Dessa åtgärder skulle i så fall inte kunna kvalificeras som äkta kompensationsåtgärder. Kommissionen konstaterade också att endast kompensationsåtgärder som vidtagits under omstruktureringsperioden kunde godtas. Därmed skulle nedläggningen av flyglinjerna till Toronto och New York JFK hamna utanför den angivna omstruktureringsperioden, som sträckte sig från andra halvåret 2009 till 2012.

(58) När det gäller nivån på ČSA:s eget bidrag uppmanade kommissionen Tjeckien att klargöra ČAH:s föreslagna struktur. Kommissionen ifrågasatte också om hela det föreslagna egna bidraget kunde betraktas som reellt (med tanke på de transaktioner som ännu inte ägt rum när beslutet om inledande antogs).

## 3. SYNPUNKTER FRÅN TJECKIEN

(59) I sitt svar på kommissionens beslut om inledande av förfarandet lämnade Tjeckien kommentarer och klargöranden angående alla punkter som kommissionen tagit upp i sitt beslut om inledande, och uppgav att den anmälda omstruktureringsplanen uppfyllde alla villkor i riktlinjerna. Tjeckien lämnade också en uppdatering angående omstruktureringsprocessen, som visade att ett antal omstruktureringsåtgärder redan hade genomförts och att väsentliga framsteg redan hade gjorts.

(60) Beträffande tidpunkten då ČSA började få svårigheter, intygade Tjeckien att ČSA haft svårigheter från och med augusti 2009 eftersom det var då det blev klart för ledningen att även företagets vanligen vinstgivande sommarsäsong hade påverkats negativt. Tjeckien tillhandahöll också kvartalsresultat och ytterligare upplysningar som visar varför man ansåg att ČSA:s svårigheter hade börjat först i augusti 2009.

(61) Beträffande ČAH:s holdingstruktur klargjorde de tjeckiska myndigheterna att syftet med ČAH var att dela upp företagen och förbättra deras tillgång till kommersiell finansiering och förbereda dem för den planerade privatiseringen. Förhållandena mellan företagen inom holdingföretaget skulle regleras genom avtal, på marknadsmässiga villkor och i överensstämmelse med de tillämpliga bestämmelserna i den tjeckiska handelslagen och inkomstskattelagen som styr förhållandena mellan relaterade parter.

(62) När det gäller möjligheterna att lösa ČSA:s svårigheter inom ČAH-gruppen, klargjorde Tjeckien att samtliga företag inom ČAH var statligt ägda och att allt stöd inom gruppen därför skulle omfattas av reglerna om statligt stöd. Dessutom måste varje ekonomiskt stöd också uppfylla kraven i den tjeckiska handelslagen och inkomstskattelagen. ČSA:s svårigheter uppstod också innan ČAH:s struktur upprättats och kunde därmed inte vara en följd av en ”godtycklig fördelning av kostnader inom den nuvarande ČSA-gruppen”, utan hörde därför samman med ČSA:s egen natur.

(63) När det gäller eventuella bidrag från Prague Airport till ČSA:s omstrukturering intygade Tjeckien att Prague Airport inte bidrog till ČSA:s omstrukturering på något sätt och att Tjeckien, som enda aktieägare i Prague Airport, inte heller övervägde något sådant stöd i framtiden. Transaktionerna mellan ČSA och Prague Airport genomfördes enligt de standardvillkor som Prague Airport erbjuder sina affärspartner. Hyror och andra ekonomiska uppgifter grundades på företagets gällande prislista.

(64) Utöver skyldigheten att uppfylla lagstadgade krav, kommer företagen inom ČAH att åtnjuta betydande självständighet i fråga om verksamheten, i den bemärkelsen att moderbolaget ČAH inte kommer att ingripa i företagsledningen vid sina dotterbolag. Eftersom alla förbindelser mellan företagen inom ČAH kommer att ske i enlighet med affärsmässiga villkor, i överensstämmelse med lagstadgade krav, som angetts ovan, intygade Tjeckien att varje överföring av omstruktureringsstöd som beviljats ČSA till något annat företag inom ČAH var omöjligt.

(65) Beträffande tvivlen i fråga om återställandet av en långfristig lönsamhet presenterade Tjeckien ändrade prognoser angående det framtida scenariot för lönsamhet i ČSA, med en revidering av det neutrala scenariot. I det nya neutrala antagandet förutsätts en långsammare tillväxt till följd av en reviderad efterfrågeutveckling samt mer försiktiga antaganden angående framtida bränslepriser. När det gäller avslutandet av olönsam verksamhet bekräftade Tjeckien att alla dotterbolag utom Czech Airlines Technics genererade vinst, och därför kunde säljas som välfungerande och livskraftiga företag. Czech Airlines Technics skulle också säljas till ČAH till priset av dess tillgångar, enligt en värdering av en oberoende extern expert. Beträffande finansieringen av de flygplan som skulle levereras efter omstruktureringsperioden ansåg Tjeckien att efter genomförandet av omstruktureringsplanen och det förväntade inträdet av en privat investerare, skulle företaget kunna säkra privat finansiering för de kontrakterade planen.

(66) Beträffande kompensationsåtgärder intygade Tjeckien att försäljningen av tillgångar (inbegripet dotterbolagen), minskningen av ASK och ČSA:s minskade närvaro vid flygplatsen Prag-Ruzyně var tillräckliga kompensationsåtgärder med beaktande av att ČSA var ett regionalt

flygbolag med en liten flotta och ett begränsat antal destinationer. Företaget var utsatt för konkurrenstryck från större bolag och lågprisbolag och ytterligare kompensationsåtgärder skulle därför äventyra ČSA:s förmåga att bli lönsamt inom rimlig tid. Tjeckien bekräftade att flyglinjerna till Toronto och New York JFK hade lagts ned i november 2009, alltså inom den anmälda omstruktureringsperioden.

(67) Tjeckien lämnade upplysningar om ett privat lån på [125–140] miljoner tjeckiska kronor som beviljats av Komerční banka som föreslogs som ett eget bidrag från ČSA. Lånet bestod av en kreditram på grundval av ett ramavtal. Ramavtalet om en kreditram på [480–540] miljoner tjeckiska kronor ingicks redan den 31 mars 2009 och ändrades i juni och december 2009.

(68) När det gäller ČSA:s eget bidrag till omstruktureringen lämnade Tjeckien bevis för försäljningen av redan avyttrade tillgångar. Tjeckien bekräftade också att det anmälda stödet i form av en garanti inte skulle behövas eftersom ČSA kunde ordna privat finansiering för det flygplan som hade köpts i form av ett finansiellt leasingavtal med […]. Flygplanet levererades till ČSA i maj 2011.

## 4. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(69) Under undersökningsperioden mottog kommissionen bara en motiverad synpunkt från en konkurrent ([1]) och en kommentar från en lokal medborgarorganisation ([2]). Konkurrenten är Travel Service, a.s. och Icelandair Group hf (nedan kallade *TS*), ett företag som konkurrerar med ČSA främst på marknaden för charterresor. TS anser att stödet till ČSA inte kan anses överensstämma med regelverket eftersom det inte uppfyller kraven i riktlinjerna.

(70) När det gäller återställandet av en långfristig lönsamhet för ČSA kritiserar TS omstruktureringsplanen och menar att det saknas en tydlig affärsmodell ([3]) för företaget och att flera av de centrala antagandena i det optimistiska scenariot är överdrivet optimistiska (bränslepriser, växelkurser, kapacitetsutnyttjande). TS kritiserar också de kompensationsåtgärder som erbjuds och menar att de bara består av en nedläggning av verksamheter som var nödvändig för att företaget skulle överleva. TS hävdar också att försäljningen av tillgångar, som man påstod skulle användas som eget bidrag, redan var klara och att medlen användes innan omstruktureringsprocessen inleddes och därför inte kan betraktas som någon verkligt bidrag till omstruktureringskostnaderna.

(71) TS hävdar också att det statliga stödet som ČSA har erhållit har gjort det möjligt för företaget att utöka sin verksamhet och sina dotterbolag. Enligt TS kunde ČSA i) utöka sin charterverksamhet, trots att ČSA skulle lägga ned den eftersom den tidigare hade gått med förlust, och ii) förnya sin flotta, vilket ger ČSA konkurrensfördelar som knappast kunde matchas av någon jämförbar konkurrent under rådande finanskris.

(72) TS menar att ČSA har använt det statliga stöd företaget fått för att utöka sin charterverksamhet i dotterbolaget HCA, som kan erbjuda flygresor till ett pris som är 20 % lägre än standardpriserna på marknaden ([4]). TS hävdar också att ČSA ökade HCA:s registrerade kapital med 162 miljoner tjeckiska kronor i maj 2010.

(73) Ytterligare fördelar som påstås ha tilldelats ČSA består av möjligheten att trafikera flyglinjen Prag–Tel Aviv. TS hävdar att denna möjlighet uppenbarligen förhandlades fram av de tjeckiska myndigheterna exklusivt för ČSA på ett sätt som inneburit att man kringgått lagstadgade krav och som gett ČSA en konkurrensfördel.

(74) TS hävdar också att innan ČAH ens hade bildats skedde i praktiken en koncentration mellan Prague Airport och ČSA eftersom det inrättades en gemensam förvaltning av de två företagen. TS hävdar att ČSA:s verkställande direktör (vd) fick lön av Prague Airport och att det förekommit korssubventioner av IT-tjänster till ČSA.

(75) Dessutom köpte Prague Airport sedan fastigheter (mark och byggnader) från flygbolaget som det påstod sig inte behöva och sedan leasade tillbaka till flygbolaget. Detta privilegierade förhållande mellan Prague Airport och ČSA resulterade i förmånsbehandlingar i form av prisdiskriminering i fråga om flygplatstjänster och tillgång till kommersiellt känsliga uppgifter. TS hävdar vidare att bildandet av ČAH haft en negativ effekt på konkurrensen på grund av den vertikala integrationen mellan flygplatsen och det största flygbolaget. Enligt TS är huvudsyftet med bildandet av ČAH att möjliggöra statligt stöd till ČSA genom ČAH:s förvärv av dess dotterbolag.

([1]) Synpunkten åtföljdes av två ytterligare inlagor och ett klagomål.

([2]) Medborgarorganisationen ”Pro Hanspaulku” hävdar att stödet till ČSA tjänar till att på ett konstlat sätt behålla flygbolaget som kund till Prague Airport, som planerar att bygga en ny landningsbana. Medborgarorganisationen är främst oroad över projektets miljömässiga och sociala konsekvenser.

([3]) I synnerhet menar TS att ČSA fattar felaktiga affärsbeslut som att öppna förlustbringande flyglinjer som den nya linjen Prag–Abu Dhabi i september 2011.

([4]) För bedömning, se skälen 171–174.

## 5. KOMMENTARER FRÅN TJECKIEN ANGÅENDE SYNPUNKTERNA FRÅN DE BERÖRDA PARTERNA

(76) Tjeckien har i detalj besvarat alla argument som tagits upp av tredjeparterna i synpunkterna. I synnerhet när det gäller återställandet av en långfristig lönsamhet underströk Tjeckien att man hade uppdaterat omstruktureringsplanen ([1]) och därmed åtgärdat en del av synpunkterna i de uppdaterade antagandena. Dessutom noterade Tjeckien att det statliga stödet hade minskat betydligt under förfarandets gång med beaktande av att planerna på en statlig garanti som stöd för förvärvet av ett flygplan hade lagts ned.

(77) Vad beträffar den eventuella användningen av statligt stöd för konkurrenshämmande beteende inom ČSA:s charterverksamhet, förklarade Tjeckien att charterverksamheten redan var oberoende och skild från reguljärtrafiken vid den tidpunkt då det statliga stödet beviljades. ČSA har aldrig gett något monetärt bidrag till HCA:s ([2]) registrerade kapital. HCA:s registrerade kapital ökade genom ett bidrag in natura i form av en del av ČSA:s verksamhet. Denna del av verksamheten värderades av en oberoende expert.

(78) Vad beträffar den påstådda fördelen som ČSA skulle ha erhållit i och med driften av Tel Aviv-linjen, förklarade Tjeckien att trots att TS hade valts ut (vid ett öppet anbudsförfarande med början från vintersäsongen 2011/2012) som enda flygbolag med transporträttigheter under 10 år för tillhandahållande av de överenskomna tjänsterna på flyglinjen Prag–Tel Aviv i enlighet med tillämplig lag ([3]), hade TS inte fått några garantier för att inget annat flygbolag skulle få tillstånd att trafikera linjen under hela den tiden. De tjeckiska myndigheterna hävdade att det var det tjeckiska transportministeriets policy att inte bibehålla befintliga restriktioner, utan tvärtom öka flygbolagens möjligheter att få marknadstillträde för att liberalisera marknaderna för lufttransporttjänster.

(79) När det gäller öppnandet av flyglinjen Prag–Abu Dhabi förklarade Tjeckien att denna linje inte trafikerades av ČSA på egen hand utan som ett code-share-arrangemang ([4]) i samarbete med Etihad Airways. Flyglinjen var inriktad på transferpassagerare som kunde utnyttja flera olika anslutande långdistansflyg från Abu Dhabi som trafikerades av Etihad Airways. Detta samarbete förbättrade sålunda ČSA:s försäljningsmöjligheter och bidrog till återställandet av dess långfristiga lönsamhet till en mycket låg extra kostnad.

(80) Försäljningen och återleasingen av kontorsbyggnaden APC var enligt Tjeckien ett normalt marknadsförfarande som gjorde det möjligt för säljaren att få likvida medel medan säljaren fick en stabil källa till framtida hyresintäkter. Den sålda marken var dessutom av strategisk betydelse med tanke på den nya landningsbanan som skulle byggas vid Prags flygplats. Därför var Prague Airport intresserat av att köpa fastigheten. Enligt lagen om ägande av flygplatsen Prag-Ruzyně ([5]) kunde flygplatsen, inklusive angränsande eller relaterad mark, bara ägas av Tjeckien eller en juridisk enhet med säte i Tjeckien som helt ägs av staten. Detta krav begränsar gruppen med lämpliga köpare till enbart statligt ägda företag. Driftföretaget vid Prague Airport var en sådan enhet och hade dessutom ett strategiskt intresse av att köpa marken.

(81) Tjeckien har upprepade gånger förklarat att de kommersiella förbindelserna mellan ČSA och Prague Airport följer och alltid har följt den tjeckiska lagstiftningen och unionslagstiftningen (se skäl 61–64). Vad beträffar ČAH har Tjeckien förklarat att i enlighet med regeringsbeslut nr 848 av den 24 november 2010, innebar ČAH inte en permanent vertikal integration av infrastrukturen och flygbolagen, utan enbart en sammanslagning (mellan ČSA och Prague Airport) med begränsad varaktighet och funktion, eftersom syftet var att sälja ČSA och dess dotterbolag till bästa möjliga villkor.

(82) Vad slutligen beträffar kommentarerna från medborgarorganisationen Pro Hanspaulku, kommenterade Tjeckien att organisationen inte kunnat styrka att det förelåg något legitimt intresse och att något sådant inte heller kunde härledas från den invändning som lämnats in i fråga om den nya landningsbanan vid flygplatsen i Prag, som man påstod skulle användas av det omstrukturerade ČSA i första hand. På detta svarade Tjeckien att enligt omstruktureringsplanen skulle ČSA:s närvaro vid Prags flygplats i själva verket minska och att medborgarorganisationens synpunkter därför inte var grundade.

([1]) Efter inledandet av det formella granskningsförfarandet har Tjeckien lämnat in två uppdaterade versioner av omstruktureringsplanen (daterade den 15 september 2011 och den 3 januari 2012) till kommissionen.

([2]) Före omstruktureringen tillhandahöll HCA enbart resebyråtjänster, vilket ČSA planerade att sluta med i sin första version av omstruktureringsplanen. I den reviderade omstruktureringsplanen behölls dock resebyrån HCA och ČSA:s charterverksamhet inkluderades.

([3]) Lag nr 49/1997 om civil luftfart och om ändring av lag nr 455/1991 om affärslicenser (lagen om affärslicenser), i sin ändrade lydelse, och luftfartsavtalet mellan Tjeckiens och Slovakiens regering och staten Israels regering, som ingicks i Jerusalem den 24 april 1991.

([4]) Code-sharing är en vanlig form av samarbete mellan flygbolag varigenom en flyglinje som trafikeras av ett visst flygbolag erbjuds av andra flygbolag för att öka deras försäljningsmöjligheter. Detta samarbete gör det möjligt för flygtransportföretag att utöka sitt utbud av destinationer.

([5]) Lag nr 69/2010 om ägande av flygplatsen Prague–Ruzyně.

## 6. **BEDÖMNING AV STÖDET**

### 6.1. FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD

(83) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(84) Begreppet statligt stöd är tillämpligt på alla fördelar som tilldelas direkt eller indirekt och finansieras med statliga medel och ges av staten själv eller genom en mellanhand som tilldelats sådana befogenheter ([1]).

(85) I detta sammanhang är det anmälda kapitaltillskottet i form av utbyte av en skuld mot aktieinnehav i fråga om lånet från Osinek att betrakta som statligt stöd. Kapitaltillskottet inbegriper statliga medel och utgör en selektiv fördel för ČSA, eftersom det förbättrar företagets finansiella situation.

(86) Enligt EU-domstolens rättspraxis anses stöd till ett företag verka påverka handeln mellan medlemsstater om företaget är verksamt på en marknad som är öppen för handel inom EU ([2]). Enbart det faktum att ett företags konkurrensställning stärks i förhållande till andra konkurrerande företag, genom att det får en ekonomisk förmån som det inte hade haft i sin normala affärsverksamhet, tyder på en möjlig snedvridning av konkurrensen ([3]). Ett stöd som beviljas av en medlemsstat till ett företag kan bidra till att bibehålla eller öka den inhemska verksamheten, med resultatet att företag som är etablerade i andra medlemsstater har mindre chans att komma in på den berörda medlemsstatens marknad ([4]).

(87) Den aktuella åtgärden påverkar handeln mellan medlemsstaterna och konkurrensen eftersom ČSA konkurrerar med andra flygbolag i Europeiska unionen, särskilt sedan det tredje steget i liberaliseringen av lufttransporter (tredje paketet) trädde i kraft den 1 januari 1993. Åtgärden i fråga gör det möjligt för ČSA att fortsätta sin verksamhet utan att behöva hantera de konsekvenser som vanligen följer av dåliga finansiella resultat.

([1]) Se domstolens dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen (”Stardust Marine”), REG 2002 s.I-4397.

([2]) Se bland annat domstolens dom av den 13 juli 1988 i mål 102/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1988, s. 4067.

([3]) Domstolens dom av den 17 september 1980 i mål 730/79 Philip Morris Holland BV mot Europeiska gemenskapernas kommission, REG 1980, s. 2671.

([4]) Se bland annat domstolens dom av den 15 december 2005 i mål C-66/02, Italien mot kommissionen, REG 2005, s. I-10968, punkt 117, och av den 15 juni 2006 i de förenade målen C-393/04 och C-41/05, Air Liquide Industries Belgium, REG 2006, s. I-5332, punkt 35.

(88) Det anmälda kapitaltillskottet i form av utbyte av en skuld mot aktieinnehav utgör därför ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Denna slutsats bestrids inte av de tjeckiska myndigheterna.

### 6.2. STÖDETS LAGENLIGHET

(89) I artikel 108.3 i EUF-fördraget föreskrivs att en medlemsstat inte får genomföra en stödåtgärd förrän kommissionen har fattat ett slutgiltigt beslut om att godkänna stödet. Kommissionen noterar att de tjeckiska myndigheterna genomförde åtgärden, dvs. utbytet av skulden mot aktieinnehav i fråga om lånet från Osinek den 30 juni 2010. Kommissionen beklagar därför att Tjeckien inte har följt kravet att avvakta med åtgärden och därmed har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget.

### 6.3. STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN ENLIGT RIKTLINJERNA

(90) Enligt artikel 107.3 c kan statligt stöd godkännas om det underlättar utveckling av vissa näringsverksamheter, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(91) Kommissionen anser att den aktuella åtgärden utgör ett omstruktureringsstöd som måste bedömas mot bakgrund av kriterierna i riktlinjerna för att fastställa om det är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 i EUF-fördraget.

#### 6.3.1. **Stödberättigande**

(92) För att vara stödberättigat måste företaget, enligt punkt 33 i riktlinjerna, anses befinna sig i svårigheter på det sätt som avses i punkterna 9–13 i riktlinjerna.

*Företag i svårigheter*

(93) Enligt punkt 9 i riktlinjerna anser kommissionen att ett företag är i svårigheter om det inte med egna finansiella medel eller med medel från ägare/aktieägare eller långivare kan hejda förluster som utan ingripanden från de offentliga myndigheterna leder till att företaget med största sannolikhet försätts i konkurs på kort eller medellång sikt.

(94) Vidare klargörs i punkt 10 a i riktlinjerna att ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen anses vara i svårigheter när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna.

(95) De tjeckiska myndigheterna hävdar att ČSA, som är ett aktiebolag enligt tjeckisk lag och därmed ett bolag med begränsat personligt ansvar enligt punkt 10 a i riktlinjerna, varit i allvarliga svårigheter från och med augusti 2009 då finanskrisen i väsentlig grad påverkade även sommarsäsongen, som är flygbolagens högsäsong. Vid den tiden minskade det operativa kassaflödet till [(– 2,4)–(– 2,1)] miljarder tjeckiska kronor, vilket hade en dramatisk inverkan på företagets tillgångar.

(96) I augusti 2009 uppfyllde alltså företaget villkoren i punkt 10 a i riktlinjerna. ČSA:s sammanlagda registrerade kapital uppgick till 2 735 miljoner tjeckiska kronor. Enligt tjeckisk redovisningsstandard var ČSA:s aktiekapital negativt i augusti 2009 ([(– 1 000)–(– 900)] miljoner tjeckiska kronor i slutet av juli 2009) och över en fjärdedel av dess registrerade kapital hade förlorats under de senaste 12 månaderna eftersom aktiekapitalet uppgick till [900–1 000] miljoner tjeckiska kronor i juli 2008. Därför inledde ČSA sin omstruktureringsprocess från och med augusti 2009. Företaget var alltså verkligen i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna vid den tidpunkt då omstruktureringsstödet beviljades i juni 2010.

*Nybildat företag*

(97) I punkt 12 i riktlinjerna har ett nybildat företag inte rätt till undsättnings- eller omstruktureringsstöd ens om dess finansiella ställning inledningsvis är svag. Ett företag kommer principiellt att betraktas som nyskapat under de första tre åren efter det att verksamheten inletts på det berörda verksamhetsområdet.

(98) ČSA bildades 1923 och kan därför inte betraktas som ett nybildat företag.

*Koncern*

(99) I punkt 13 i riktlinjerna föreskrivs att ett företag som ingår i eller håller på att tas över av en koncern i princip inte är berättigat till stöd till undsättning och omstrukturering, förutom om det kan visas att det endast är det berörda företaget som är i svårigheter och att svårigheterna inte är en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen och att företagets svårigheter är så allvarliga att de inte kan åtgärdas inom koncernen. Om ett företag i svårigheter bildar ett dotterbolag, kommer dotterbolaget och det företag i svårigheter som kontrollerar det att betraktas som en grupp och kan därför få stöd på de villkor som anges i punkt 13 i riktlinjerna.

(100) Då omstruktureringsstödet beviljades 2010 utgjorde ČSA en koncern tillsammans med ett antal företag som är verksamma inom lufttransportsrelaterade områden ([1]). Koncernens räkenskaper visar att flygbolaget, trots att det ingick i en koncern, i själva verket stod för den övervägande delen av omsättningen (94 %) och att det därför inte fanns någon möjlighet för någon annan del av koncernen att finansiera omstruktureringen av flygbolaget. Dessutom visar räkenskaperna att flygbolagets förluster var flygbolagets egna och att de därför inte kunde tillskrivas någon annan del av koncernen.

(101) Kommissionen anser därför att ČSA:s svårigheter inte är en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen, utan främst beror på låga intäkter i kärnverksamheten. Svårigheterna är så allvarliga att de inte kan åtgärdas inom koncernen, särskilt eftersom det positiva bidraget från de lönsamma dotterbolagen är alldeles för litet för att kunna kompensera förlusterna i ČSA:s kärnverksamhet.

(102) Kommissionen noterar att bildandet av ČAH (kring årsskiftet 2011/2012), som i princip utgör en koncern enligt vad som anges i punkt 13 i riktlinjerna, skedde efter att omstruktureringsstödet beviljats och därför kan betraktas som en del av omstruktureringen som inte påverkar stödberättigandet. Kommissionen noterar vidare att alla affärsförbindelser mellan företagen i ČAH kommer att ske i enlighet med affärsmässiga villkor i överensstämmelse med de relevanta bestämmelserna i tjeckisk lagstiftning ([2]), och att varje bidrag till ČSA:s omstrukturering från övriga delar av koncernen därmed omöjliggörs.

### 6.3.2. **Återställande av den långfristiga lönsamheten**

(103) För det första måste omstruktureringsplanen, enligt punkt 35 i riktlinjerna, ha en så kort varaktighet som möjligt och göra det möjligt att återställa företagets långfristiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten.

(104) Enligt punkt 36 i riktlinjerna måste de omständigheter som lett till att företaget hamnat i svårigheter beskrivas i omstruktureringsplanen, med beaktande av den nuvarande situationen och den väntade utvecklingen på marknaden baserat på optimistiska, pessimistiska och neutrala antaganden.

(105) Omstruktureringsplanen måste medföra en omvandling av företaget så att det, när omstruktureringen väl är genomförd, kan bära alla sina kostnader, inbegripet avskrivningar och finansiella kostnader. Den nuvärdesberäknade avkastningen på eget kapital i det omstrukturerade företaget måste vara tillräcklig för att företaget ska vara i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft (punkt 37 i riktlinjerna).

([1]) Dessa var följande: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 % ägande), ČSA Services, s.r.o. (100 % ägande), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 % ägande), Slovak Air Service, s.r.o. (100 % ägande), Czech Airlines Handling, s.r.o. och Czech Airlines Technics, a.s. (100 % ägande).

([2]) Artiklarna 66a och 196a i lag nr 513/1991 (handelslagen) och avdelning 23.7 i lag nr 586/1992 (inkomstskattelagen).

(106) Kommissionen konstaterar att omstruktureringsplanen, som sammanfattas i avsnitt 2.3 ovan, innehåller en redogörelse av de omständigheter som lett till företagets svårigheter. I planen beaktas den nuvarande och framtida situationen på ČSA:s huvudsakliga marknad, nämligen reguljära flygpassagerartransporter, och presenteras scenarier grundade på optimistiska, pessimistiska och neutrala antaganden, samt ČSA:s starka och svaga sidor. Kommissionen konstaterar därmed att omstruktureringsplanen uppfyller alla formella aspekter som krävs enligt punkt 36 i riktlinjerna.

(107) I den nuvarande omstruktureringsplanen antas att den långfristiga lönsamheten kommer att kunna återställas senast 2014. Den reviderade omstruktureringsperioden på fem år är relativt lång. Enligt det neutrala scenariot kommer dock ČSA att generera vinst redan 2013. Merparten av omstruktureringsåtgärderna har redan genomförts, bland annat nedskärning av företaget och generering av det egna bidraget. De tjeckiska myndigheterna har visat att strategin i omstruktureringsplanen har fastställts för fem år efter en omsorgsfull bedömning av tid som minst krävs för att återställa ČSA:s långfristiga lönsamhet, med beaktande av möjliga framtida driftvillkor. Vidare noterar kommissionen att särskilt inom flygtrafiksektorn under de nuvarande ekonomiska omständigheterna, måste en stabilisering av drift- och tjänsteprestationer genomföras för att man ska kunna garantera en *långfristig* lönsamhet som en solid grund för framtida tillväxt och inte bara en kortsiktig nystart. Detta i sig tar flera år. Kommissionen konstaterar vidare att man i tidigare fall har godtagit en omstruktureringsperiod på fem år eller mer ([1]). Kommissionen anser därför att omstruktureringsperioden på fem år kan godtas.

(108) För att möjliggöra en nystart för ČSA föreskrivs i omstruktureringsplanen omfattande kostnadsminskningar, (särskilt genom minskning av kapacitet och personal och minskning av företagets flotta och destinationsnät) samt en mängd intäktsinitiativ.

(109) Kommissionen konstaterar att ČSA i hög grad har minskat antalet piloter och kabinpersonal – över 1 000 arbetstillfällen har redan försvunnit. Initiativ för kostnadsminskningar förväntas generera nettointäkter på [390–425] miljoner tjeckiska kronor fram till slutet av 2012. Kostnaderna för försäljning per passagerare har redan minskat med [15,5–17] % under 2010.

(110) Kommissionen konstaterar vidare att minskningen av både flottan (med 30 %) och destinationsnätet (med [18–20] %) förväntas leda till en ökning av intäkterna per ASK med [3,9–4,3] %. Följaktligen kan kabinfaktorn förbättras till [66–73] % enligt det neutrala scenariot. Förnyelsen av flygplansflottan och ersättandet av Boeingplan med Airbusplan kommer att leda till lägre drifts- och underhållskostnader vilket kommer att medföra en effektivare affärsmässig förvaltning av flottan. Nedskärningen av destinationsnätet och flottan förväntas generera nettointäkter på [195–215] miljoner tjeckiska kronor fram till slutet av 2012.

(111) Kommissionen konstaterar också att ČSA har infört ett nytt intäktsförvaltningssystem som syftar till att öka intäkterna per ASK med [3–3,5] % under 2011. Tillsammans med intäkterna från försäljningen av egna kringprodukter och produkter från tredjeparter förväntas intäktsförvaltningen bidra till vinsten med [500–560] miljoner tjeckiska kronor fram till slutet av 2012.

(112) Med utgångspunkt i sina kunskaper om sektorn genom andra ärenden som gällt omstrukturering av flygbolag, anser kommissionen att dessa initiativ kan bidra till att minska ČSA:s kostnader och generera ytterligare intäkter för att återställa en långfristig lönsamhet fram till juni 2014.

(113) Prognosresultaten grundas på realistiska antaganden, särskilt tillväxttakt, inflation, bränslepriser och växelkurser mellan US-dollar och tjeckiska kronor. I sina synpunkter på beslutet om inledande har Tjeckien tagit upp kommissionens tvivel i fråga om de underliggande antagandena genom att lämna ytterligare klargöranden, särskilt följande:

— Utöver förlängningen av den ursprungliga omstruktureringsperioden har Tjeckien reviderat sina bedömningar av utvecklingen i fråga om återställande av lönsamhet, varvid man utgått från ett reviderat scenario med neutrala antaganden i stället för de optimistiska antaganden som låg till grund för den ursprungliga planen. ČSA siktar nu på att uppnå en ROCE på [1,7–1,85] % fram till 2014 istället för [3–3,5] % som i den ursprungliga versionen av omstruktureringsplanen.

— ČSA har flyttat fram leveransen av sju nya flygplan från 2013 och 2014 till 2014 och 2016. Företaget bekräftar att det kommer att finansiera köpet av samtliga plan genom kommersiell finansiering, utan statlig hjälp.

— Tjeckien har bekräftat att ČSA har lagt ner all förlustbringande verksamhet.

(114) Kommissionen konstaterar att det är positivt att man efter beslutet om inledande av förfarandet har reviderat de underliggande antagandena om interna och externa faktorer, exempelvis genom att förutsätta en långsammare tillväxt av efterfrågan mellan 2010 och 2013

([1]) Se kommissionens beslut i ärendena Austrian Airlines (C 6/09), EUT L 59, 9.3.2010, s. 1, skäl 296 (omstruktureringsperiod på sex år), Royal Mail Group (SA.31479), C(2012) 1834 final, skäl 217 (omstruktureringsperiod på fem år) och Air Malta (SA.33015), C(2012) 4198 final, skäl 93 (omstruktureringsperiod på fem år).

samt högre bränslekostnader. Revideringen och anpassningen av ett antal centrala antaganden har lett till revidering av de finansiella prognoserna med följden att den förutsedda vinsten för 2013 har minskat från [123–135] miljoner tjeckiska kronor till [68–75] miljoner tjeckiska kronor. De anpassade antagandena ger nu en mer realistisk och sund bild av ČSA:s framtida utveckling.

(115) Dessutom har ČSA lämnat en scenarieanalys som utöver de ovannämnda mest realistiska antagandena (neutralt scenario) omfattar scenarier grundade på optimistiska och pessimistiska antaganden med ändrade antaganden för flera av de centrala drivande faktorerna.

(116) I sina neutrala antaganden förutsäger ČSA att företaget kan uppnå en positiv rörelsemarginal från och med 2013. Även enligt de pessimistiska antagandena skulle ČSA bli lönsamt senast 2014.

(117) Företagets ROCE skulle dock endast återgå till blygsamma nivåer (omkring [1,9–2,2] %) till 2015. Det är en ganska låg avkastning, men den verkar realistisk med tanke på att ČSA:s samtrafikpartner (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) nådde en ROCE mellan [– 1,2–(– 1)] % och [5,4–6,3] % under åren 2003 till 2009. De enda i gruppen som nådde en positiv ROCE var Lufthansa ([5,3–6] %), British Airways ([4,9–5,7] %) och AF-KLM ([2–2,3] %). Å andra sidan nådde lågprisbolagen en ROCE på mellan [5,5–6,5] och [15,5–17] % under åren 2004–2007 ([1]).

(118) Den ROCE som ČSA siktar på kommer alltså fortfarande att vara lägre än de mest effektiva lågprisbolagen eller de ovannämnda större bolagen som gynnas av skalfördelar. ČSA med sin omstrukturerade flotta (20–23 flygplan) förblir en liten regional aktör vars utveckling på längre sikt bäst kan säkras genom en privat investerares inträde.

(119) Med tanke på att tjeckiska staten som ägare av bolaget är väl medveten om situationen och positiv till en snabb privatisering, framstår det blygsamma återställandet av lönsamhet som acceptabelt. Det faktum att ČSA lyckats erhålla ett privatfinansierat leasingavtal för det nya flygplanet i stället för den statliga bankgaranti som ursprungligen planerades är dessutom ett tecken på att marknaden tror på att det är genomförbart att återställa företagets lönsamhet.

(120) Kommissionen konstaterar också att det är positivt att ČSA hittills har gjort betydande framsteg i sin omstruktureringsprocess och att genomförandet av de planerade initiativen redan har haft en positiv effekt på ČSA under 2011: medan [15,5–17] % av flygningarna har lagts ned från år till år, var minskningen av trafikintäkterna från år till år bara [8–9] %. Under första kvartalet 2012 ökade volymen av direktflygpassagerare med [7,9–8,4] %, vilket i sin tur hade en positiv effekt på intäkterna per ASK (RASK), som ökade med [12,5–14] %. Under 2011 lyckades ČSA också minska sina cateringkostnader med [115–130] miljoner tjeckiska kronor och enhetskostnaden per passagerare med [14,5–16] %. På grund av genomförandet av kostnadsbesparande åtgärder minskade kostnaderna i samband med utnyttjandet av det globala distributionssystemet med [68–75] miljoner tjeckiska kronor under 2010 och med [89–96] miljoner tjeckiska kronor under 2011 räknat från år till år.

(121) ČSA har redan genomfört den planerade personalminskningen och försäljningen av tillgångar liksom utlokaliseringen av kringtjänster till dotterbolag som sedan såldes till ČAH.

(122) Med tanke på de omfattande omstruktureringsåtgärder som vidtagits och de framsteg som gjorts hittills anser kommissionen att den reviderade omstruktureringsplanen kommer att göra det möjligt för ČSA att återställa en långfristig lönsamhet inom en rimlig tidsram.

### 6.3.3. **Förhindrande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen (kompenserande åtgärder)**

(123) För det andra föreskrivs i punkt 38 i riktlinjerna att kompenserande åtgärder måste vidtas för att säkerställa att de negativa effekterna på handelsvillkoren minimeras så mycket som möjligt. Åtgärderna kan omfatta avyttring av tillgångar, kapacitetsminskningar eller neddragen marknadsnärvaro, eller sänkning av inträdeshindren på de berörda marknaderna (punkt 39 i riktlinjerna).

(124) I det sammanhanget kommer inte nedläggning av förlustbringande verksamhet som under alla omständigheter är nödvändiga för att återställa lönsamheten att bedömas som en minskning av kapaciteten eller marknadsnärvaron vid bedömningen av kompensationsåtgärderna (punkt 40 i riktlinjerna).

(125) ČSA föreslår följande kompenserande åtgärder:

— kapacitetsminskning,

— avträdande från ankomst- och avgångstider vid samordnade europeiska flygplatser, inbegripet försäljningen av ankomst- och avgångstider på London-Heathrow,

— försäljning av tillgångar.

(126) I beslutet om inledande uttryckte kommissionen tvivel rörande vissa kompensationsåtgärder som erbjudits av ČSA i den meningen att dessa framstod som enbart lönsamhetsåtgärder. Tjeckien har klargjort denna punkt och lämnat en motivering som visar att de åtgärder som anges ovan är relevanta.

([1]) Marknadsundersökning genomförd av Boston Consulting Group.

*Kapacitetsminskning*

(127) ČSA har planerat att minska sin flotta med 50 %, vilket i sin tur kommer att påverka destinationsnätet. Företagets sammanlagda kapacitet 2009 var [8–9] miljarder ASK. I slutet av omstruktureringsprocessen planerar ČSA att kunna erbjuda [6,2–7] miljarder ASK, vilket innebär att nätet ska minskas med [2–2,2] miljarder ASK (motsvarande [20–25] %).

(128) ČSA har också gått med på att andra åtgärder kan betraktas som enbart lönsamhetsåtgärder, exempelvis beslutet att lägga ned flyglinjerna till New York och Toronto. Beslutet fattades av ČSA:s styrelse i juli 2009 (alltså innan omstruktureringen inleddes). Flyglinjerna lades ned i november 2009. Det faktum att ČSA fattade beslutet att lägga ned linjerna innan omstruktureringsperioden inleddes visar dock att detta affärsbeslut togs för att förbättra flygbolagets lönsamhet snarare än i syfte att minimera det statliga stödets snedvridande effekter på marknadsvillkoren.

(129) I sin reviderade omstruktureringsplan föreslår ČSA en nedläggning av sex lönsamma flyglinjer ([1]) och en minskning av ASK-kapaciteten på ytterligare tio lönsamma flyglinjer ([2]) som kompenserande åtgärder. Nedläggningen och den föreslagna kapacitetsminskningen kommer att leda till en minskning av den erbjudna kapaciteten med [900–1 000] miljoner ASK, vilket motsvarar en kapacitetsminskning på [10–11] % ([3]) av den reguljära trafiken jämfört med 2009. ČSA har bekräftat att man kommer att behålla den reducerade kapacitet som erbjuds som kompensationsåtgärd fram till slutet av omstruktureringsperioden.

(130) Flyglinjerna anses lönsamma om de har en positiv C1-täckningsgrad under 2009. C1-täckningsgraden tar hänsyn till kostnaden för flygningar, passagerare och distribution (dvs. rörliga kostnader) som kan härledas till varje enskild flyglinje. Den beräknas som (flyglinjens intäkter-flyglinjens rörliga kostnader)/flyglinjens intäkter. Alla flyglinjer som har en positiv C1-täckningsgrad genererar därför tillräckliga intäkter för att inte bara täcka linjens rörliga kostnader utan även bidra till flygbolagets fasta kostnader.

(131) Ur kommissionens synvinkel verkar C1-täckningsbidraget vara en lämplig siffra eftersom den tar hänsyn till alla kostnader som kan kopplas till den aktuella flyglinjen. Kommissionen noterar att en liknande marginal har godtagits i ett jämförbart fall ([4]).

(132) När det gäller tredjepartens (TS) argument om att ČSA öppnade nya förlustbringande flyglinjer som linjen Prag–Abu Dhabi, konstaterar kommissionen att enligt klargörandet från de tjeckiska myndigheterna är denna flyglinje en code-share-linje som trafikeras i samarbete med Etihad Airways. Även om nya flyglinjer skulle öppnas har ČSA hur som helst åtagit sig att minska sitt sammanlagda nät med [20–25] % (räknat i ASK) och bibehålla sitt reducerade nät fram till slutet av omstruktureringsperioden. Dessutom har ČSA erbjudit sig att eliminera eller minska sin kapacitet på 16 lönsamma flyglinjer för att kompensera konkurrenterna.

*Avträdande från ankomst- och avgångstider vid samordnade europeiska flygplatser*

(133) Kommissionen konstaterar att till följd av förändringar i destinationsnätet kommer ett antal av ČSA:s ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser ([5]) att avträdas. Avträdandet från ankomst- och avgångstider kommer att göra det möjligt för andra konkurrerande flygbolag att öka sin kapacitet vid de samordnade flygplatserna (oavsett vilka linjer som dragits in) och detta utgör därför en minskning av inträdeshinder på marknaden som gynnar ČSA:s konkurrenter.

*Försäljning av tillgångar*

(134) Vidare hävdar ČSA att försäljningen av dess icke-förlustbringande tillgångar, som försäljningen av ankomst- och avgångstider vid London-Heathrow (se skäl 47) och av 15 flygplan (se skäl 48) samt försäljningen av dess taxfreeverksamhet (se skäl 46) och försäljningen av dotterbolagen till ČAH (se skäl (53)), också ska anses vara kompensationsåtgärder. Med beaktande av att de kompenserande åtgärderna särskilt ska vidtas på marknader där företaget kommer att ha en betydande position på marknaden efter omstruktureringen, är dock bara de åtgärder som är relaterade till passagerartransportmarknaden relevanta.

(135) Utöver kapacitetsminskningen på [10–11] % på de lönsamma flyglinjerna och avträdandet från ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser är det därför bara försäljningen av ankomst- och avgångstider vid London-Heathrow och av 15 flygplan som kan beaktas som lämpliga kompenserande åtgärder, medan försäljningen av taxfreeverksamheten och försäljningen av ČSA:s dotterbolag till ČAH inte kan räknas eftersom de inte påverkar ČSA:s ställning på företagets kärnmarknad.

*De föreslagna kompensationsåtgärdernas lämplighet*

(136) Vid bedömningen av kompensationsåtgärdernas lämplighet kommer kommissionen att ta hänsyn till marknadsstrukturen och konkurrensvillkoren för att se till att sådana åtgärder inte leder till en försämring av marknadsstrukturen (punkt 39 i riktlinjerna).

([1]) […].
([2]) […].
([3]) Nettominskning utan nedläggning av de förlustbringande flyglinjerna som var nödvändig för att återställa lönsamheten, även med beaktande av den planerade kapacitetsökningen mellan räkenskapsåren 2010 och 2013.
([4]) Se kommissionens beslut i ärendet *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, skäl 111.
([5]) De flesta av dessa ankomst- och avgångstider avser samordnade flygplatser (flygplatser där ankomst- och avgångstider fördelas av en samordnare enligt rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

(137) Kompensationsåtgärderna ska stå i proportion till de snedvridande effekterna av stödet och i synnerhet till företagets storlek och dess relativa inflytande på den eller de marknader där det verkar. Minskningstakten måste avgöras från fall till fall (punkt 40 i riktlinjerna).

(138) Kommissionen konstaterar att trots att ČSA fortfarande har en ledande ställning på den tjeckiska flygtrafikmarknaden är ČSA:s andel av den totala luftfartskapaciteten i Europa (sett till antalet passagerare) bara 1–2 %. För ett relativt litet flygbolag som ČSA skulle en ytterligare minskning av flottan kunna ge negativa effekter för flygbolagets lönsamhet, samtidigt som det inte skulle ge konkurrenterna några betydande marknadsfördelar.

(139) När det gäller den största delen av företagets eget bidrag, kapacitetsminskningen, anser kommissionen att en minskning på [10–11] % räcker, särskilt vid en jämförelse med andra ärenden som gäller omstrukturering av flygbolag ([1]).

(140) Mot denna bakgrund anser kommissionen att de ovannämnda kompensationsåtgärderna är tillräckliga enligt riktlinjerna för att säkerställa att de negativa effekterna på handelsvillkoren minimeras så mycket som möjligt.

6.3.4. **Stöd begränsat till ett minimum (eget bidrag)**

(141) För det tredje ska företagen enligt punkt 43 i riktlinjerna i väsentlig utsträckning bidra till omstruktureringen med egna medel, för att stödbeloppet ska kunna begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering. Detta kan omfatta försäljning av tillgångar som inte är nödvändiga för företagets överlevnad eller extern finansiering på marknadsmässiga villkor.

(142) När det gäller stora företag betraktar kommissionen vanligtvis ett eget bidrag på minst 50 % av omstruktureringskostnaderna som lämpligt. I undantagsfall och vid särskilt svåra omständigheter kan kommissionen emellertid godkänna ett mindre bidrag (punkt 44 i riktlinjerna).

(143) De egna bidragen ska vara reella, dvs. faktiska, exklusive alla väntade vinster såsom kassaflöden (punkt 43 i riktlinjerna). Det ligger i sakens natur att det egna bidraget inte får innefatta andra statliga stöd.

(144) I fråga om de sammanlagda omstruktureringskostnaderna på [8 900–10 500] miljoner tjeckiska kronor, består ČSA:s föreslagna egna bidrag av

— ett privat banklån som beviljats av Komerční banka ([125–140] miljoner tjeckiska kronor) och

— försäljning av tillgångar (mark, fastigheter, flygplan och dotterbolag) ([2]).

(145) Det egna bidrag från ČSA som de tjeckiska myndigheterna föreslår skulle motsvara [70–80] % av de sammanlagda omstruktureringskostnaderna. Dessutom noterar kommissionen att ČSA har fått ett privat leasingavtal för ett flygplan ([25–30] miljoner US-dollar) vilket också kan betraktas som ett eget bidrag.

*Leasing av flygplan*

(146) ČSA säkrade i maj 2011 ett privatfinansierat leasingavtal för förvärvet av ett Airbus A319-plan och två motorer. Leasingavtalet har ingåtts på marknadsmässiga villkor av […]. Leasingavtalet motsvarar ett lån på [25–30] miljoner US-dollar (omkring [520–600] miljoner tjeckiska kronor eller [5,3–5,9] % av omstruktureringskostnaderna).

(147) Leasingföretaget kommer att låta det flygplan som levereras till ČSA användas inom ramen för ett finansiellt leasingavtal under en tioårsperiod. När alla amorteringar är till fullo betalda övergår planet i ČSA:s ägo. Utöver en delbetalning på [29–33] % av planets pris kommer ČSA att göra kvartalsvisa betalningar till leasingföretaget. Betalningarna beräknas från flygplanets pris plus motsvarigheten till räntan på det lån som banken beviljat leasingföretaget (tremånaders LIBOR-ränta plus marginal). Inbetalningarna av dessa leasingbetalningar (eller snarare återbetalningar av det lån som beviljats av […] till leasingföretaget) kommer att säkras bland annat genom en inteckning i flygplanet till bankens förmån, som ska gälla under hela leasingperioden.

(148) Kommissionen konstaterar att leasingavtalet visar att ČSA redan var i stånd att få extern finansiering på marknadsmässiga villkor utan de tjeckiska myndigheternas stöd. Finansieringen visar att marknaden tror på att lönsamheten verkligen kan återställas. Kommissionen betraktar därför leasingsavtalet på [520–600] miljoner tjeckiska kronor som en del av det egna bidraget.

([1]) I ärendet Air Malta (kommissionens beslut SA.33015, C(2012) 4198 final) uppgick kapacitetsminskningen av lönsamma flyglinjer till 5 %. I tidigare beslut gällande omstrukturering av flygbolag har godkända kompensationsåtgärder omfattat en övergripande kapacitetsminskning på 15 % – Austrian Airlines (kommissionens beslut C 6/2009, EUT L 59, 9.3.2010, s. 1, skäl 323), 28 % – LTU (kommissionens beslut N 428/2002, EUT C 148, 25.6.2003), eller en minskning av marknadsandelar med 3 % – Cyprus Airways (kommissionens beslut C10/2006, EUT L 49, 22.2.2008, s. 25, skäl 129).

([2]) Se tabell 5 för detaljer.

*Privat banklån från Komerční banka*

(149) Det föreslagna lånet som beviljats av Komerční banka består av en kreditram som utgår från ett ramavtal. Kommissionen konstaterar att ramavtalet om en kreditram på [480–540] miljoner tjeckiska kronor ingicks redan den 31 mars 2009 och att kreditramen på grund av ČSA:s försämrade ekonomiska läge hade minskats i flera på varandra följande ändringar av ramavtalet. Genom den senaste ändringen av ramavtalet i december 2009 föreskrevs en kreditram på endast [200–220] miljoner tjeckiska kronor fram till den 30 juni 2010. Kommissionen har uppfattningen att det föreslagna egna bidraget på [125–140] miljoner tjeckiska kronor är den senaste balansen i denna kreditram.

(150) Det egna bidraget ska visa att marknaden tror på att lönsamheten verkligen kan återställas. Eftersom det relevanta låneavtalet ingåtts långt innan omstruktureringsperioden inleddes och med tanke på att Komerční banka minskat krediten gradvis kan inte kommissionen godta detta privatlån som ett eget bidrag enligt vad som anges i punkt 43 i riktlinjerna.

*Försäljning av tillgångar*

(151) Försäljningen av tillgångar kan delas in i tre grupper – i) försäljning till privata marknadsaktörer, ii) försäljning av fast egendom till Prague Airport och iii) försäljning av dotterbolag till den tjeckiska staten (ČAH).

i) Försäljning till privata marknadsaktörer

(152) En del av denna försäljning genomfördes genom ett öppet och icke-diskriminerande anbudsförfarande, exempelvis försäljningen av taxfreeverksamheten och försäljningen av Slovak Air Services, s.r.o. En del av försäljningen genomfördes genom enskilda förhandlingar, exempelvis försäljningen av flygplan till olika flygbolag och försäljningen av ankomst- och avgångstiderna vid London-Heathrow till British Airways. Denna försäljning skedde i juli 2010 och genererade [3–3,5] miljarder tjeckiska kronor ([31–35] % av de sammanlagda omstruktureringskostnaderna).

(153) Kommissionen konstaterar att denna del av bidraget till omstruktureringskostnaderna verkligen härrör från bolagets egna resurser och är reellt och faktiskt enligt vad som krävs i punkt 43 i riktlinjerna. Kommissionen godtar därför dessa intäkter som ett eget bidrag.

ii) Försäljning till Prague Airport

(154) Fastigheter (mark och byggnader) inom flygplatsen Prag-Ruzyně såldes till Prague Airport den 9 december 2009, den 2 februari 2010 och den 13 maj 2010. Intäkterna från försäljningen av dessa tillgångar uppgick till [1 620–1 850] miljoner tjeckiska kronor ([15–17] % av de sammanlagda omstruktureringskostnaderna).

(155) Tjeckien har antagit en lag om ägande av flygplatsen Prag-Ruzyně enligt vilken alla fastigheter inom flygplatsens område måste ägas av ett statligt företag på grund av deras strategiska betydelse. Enligt de tjeckiska myndigheterna är fastigheterna av strategisk betydelse för flygplatsen Prag-Ruzyně på grund av den nya landningsbanan som ska byggas där.

(156) Alla dessa tillgångar såldes till ett pris som fastställts i bedömningsrapporter som upprättats av oberoende experter från Tjeckien [1] innan de respektive transaktionerna ägde rum. Kommissionen har analyserat de inlämnade bedömningsrapporterna och funnit dem vara tillräckligt sunda. Värderingarna har inte gett anledning till oro eftersom inga fel har upptäckts, godtagna metoder har använts och värderingarna grundas på trovärdiga antaganden. Kommissionen konstaterar också att bedömningsrapporterna utarbetades innan de respektive transaktionerna ägde rum och att de inte beaktar den monopsoniska situationen med staten som enda möjliga köpare. Därför anser kommissionen att resultaten av de nuvarande bedömningsrapporterna är en adekvat uppskattning av ett realistiskt marknadspris för tillgångarna.

(157) Bedömningsrapporten beaktade inte eventuella inteckningar eller andra typer av gravation. Beträffande inteckningar, och särskilt säkerheten för lånet från Osinek, har de tjeckiska myndigheterna bekräftat att alla inteckningar hade lösts innan försäljningen ägde rum. I två av de tre försäljningsavtalen, daterade den 9 december 2009 och den 2 februari 2010, enas parterna om att egendomen överlåts utan några gravationer. Bara det tredje avtalet, daterat den 13 maj 2010, innehåller en klausul om att den överlåtna fastigheten omfattar de gravationer och servitut som förtecknas i fastighetsregistret. De relevanta gravationerna är följande:

(a) Servitut till förmån för Prague Airport för nyttjande av transformatorer och distributionspunkter (på fastighet nr 2587),

(b) servitut till förmån för ČSA för nyttjande av mark för driftssyften (fastighet nr 2588/3), och

(c) servitut till förmån för PREdistribuce, a.s. för underhåll av ett kabelnät och rätt att tillträda fastigheten (fastighet nr 2586/1).

[1] Experterna (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. och PROSCON, s.r.o.) är registrerade i expertregistret som hålls av Tjeckiens justitieministerium och har erfarenhet av bedömning av tillgångar.

(158) Kommissionen anser att gravationer och servitut i princip kan minska fastighetens värde. Kommissionen konstaterar dock att servitutet i led a i skäl 156 slutade gälla när fastigheten överläts, eftersom servitutet var till köparens förmån. De tjeckiska myndigheterna har bekräftat att servitutet i led b i skäl 156 inte längre gällde vid den tidpunkt då fastigheten överläts. Det tredje servitutet, led c i skäl 156, gäller fortfarande, men detta servitut är en av förutsättningarna för att koppla samman Prague Airport med elnätet som drivs av PREdistribuce, a.s.

(159) Med tanke på att det enda servitutet som följer med fastigheten vid överlåtelsen är av avgörande betydelse anser kommissionen att de ovannämnda servituten inte påverkar värdet av de sålda tillgångarna.

(160) Mot bakgrund av ovanstående godtar kommissionen intäkterna från fastighetsförsäljningen, [1 620–1 850] miljoner tjeckiska kronor, som eget bidrag.

iii) Försäljning av dotterbolag till ČAH

(161) En annan del av försäljningen till staten gäller försäljningen av ČSA:s dotterbolag till ČAH. Det rör sig om HCA ([500–580] miljoner tjeckiska kronor); Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] miljoner tjeckiska kronor); ČSA Services, s.r.o. ([25–28] miljoner tjeckiska kronor) och Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] miljarder tjeckiska kronor). Det sammanlagda värdet av denna försäljning är [2,35–2,6] miljarder tjeckiska kronor ([24–26] % av de sammanlagda omstruktureringskostnaderna).

(162) Försäljningsvärdet fastställdes på grundval av bedömningsrapporter av Deloitte Advisory, s.r.o. och PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. som nämns i skäl 53. Kommissionen har analyserat de inlämnade bedömningsrapporterna och funnit dem vara tillräckligt sunda. Värderingarna har inte gett anledning till oro eftersom inga fel har upptäckts, godtagna metoder har använts och värderingarna grundas på trovärdiga antaganden. Därför anser kommissionen att resultaten av de nuvarande bedömningsrapporterna är en adekvat uppskattning av ett realistiskt marknadspris för tillgångarna. Kommissionen konstaterar också att bedömningsrapporterna utarbetades innan de respektive transaktionerna ägde rum.

(163) Bildandet av ČAH kommenterades av konkurrenten, som hävdade att syftet med denna struktur endast var att förse ČSA med extra medel. Kommissionen konstaterar dock att Tjeckien har förklarat att det fanns andra skäl för bildandet av ČAH än att överföra kapital till ČSA. ČAH:s huvudsyfte är att göra de statligt ägda företagen mer attraktiva för potentiella investerare. Med ČAH-strukturen på plats kommer det att bli lättare att privatisera ČSA:s enskilda dotterbolag och sälja dem till olika investerare separat. Bildandet av ČAH bör dessutom garantera en konkurrenskraftig prissättning av tjänster inom gruppen och stimulera vinsten i alla dotterbolag samt göra dem mer inriktade på externa kunder.

(164) Slutligen har bildandet av ČAH i dess nuvarande form godkänts av den tjeckiska konkurrensmyndigheten (med åtaganden) och försäljningen av dotterbolagen gjordes på grundval av de ovannämnda bedömningsrapporterna.

(165) Mot denna bakgrund konstaterar kommissionen att det sammanlagda egna bidraget inklusive försäljningen av dotterbolagen skulle uppgå till [78–85] % av de sammanlagda omstruktureringskostnaderna. I det aktuella fallet är det dock inte nödvändigt att beakta denna åtgärd, eftersom ČSA även utan den har bidragit till att täcka kostnader för den egna omstruktureringen i tillräckligt hög grad (genom försäljningen till privata marknadsaktörer, försäljningen av fastigheter till statligt ägda Prague Airport och leasingen av flygplanet), till ett belopp av [5,2–5,8] miljarder tjeckiska kronor eller [55–60] % av omstruktureringskostnaderna ([1]).

(166) Kommissionen anser därför att kravet i punkt 43 i riktlinjerna är uppfyllt och att stödbeloppet har begränsats till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering.

6.3.5. **Principen om en engångsåtgärd**

(167) Slutligen måste stödet uppfylla villkoret om att det ska vara en engångsåtgärd. I punkt 72 i riktlinjerna föreskrivs att om ett företag har mottagit ett undsättnings- eller omstruktureringsstöd under de senaste tio åren är det inte berättigat till ytterligare undsättnings- eller omstruktureringsstöd.

(168) I beslutet om inledande av förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om de möjliga inslagen av statligt stöd i samband med lånet från Osinek. I sitt slutliga beslut i

([1]) Det anmälda stödet är på 2 500 miljoner tjeckiska kronor. Leasingen av flygplanet ([520–600] miljoner tjeckiska kronor), försäljningen till privata marknadsaktörer ([3–3,5] miljarder tjeckiska kronor) och försäljningen av fastigheter till staten ([1,62–1,85] miljarder tjeckiska kronor) uppgår till sammanlagt [5,2–5,8] miljarder tjeckiska kronor. Även om försäljningen av dotterbolagen till ČAH skulle betraktas som stöd, skulle stödelementet vara på [4,5–5] miljarder tjeckiska kronor (2 500 miljoner plus [2,35–2,6] miljarder tjeckiska kronor). Detta stödelement är lägre än det egna bidraget ([5,2–5,8] miljarder tjeckiska kronor), vilket alltså skulle täcka mer än 50 % av de sammanlagda omstruktureringskostnaderna på [8,9–10,5] miljarder tjeckiska kronor.

ärende SA.29864 om möjliga statsstödskonsekvenser i samband med lån beviljat av Osinek a.s. drog dock kommissionen slutsatsen att lånet från Osinek inte utgjorde statligt stöd och även om så vore fallet skulle detta vara förenligt med den tillfälliga gemenskapsramen ([1]). De tjeckiska myndigheterna har dessutom bekräftat att ČSA inte har fått något undsättnings- eller omstruktureringsstöd under de senaste tio åren. Kommissionen anser därför att principen om ett engångsbidrag har följts.

### 6.3.6. **Andra möjliga fall med statligt stöd**

(169) Under det formella granskningsförfarandet tog tredjeparterna upp ett antal ytterligare potentiella fall med statligt stöd, nämligen försäljningen av HCA, Prague Airports korsfinansiering av arvodet till ČSA:s vd, samt en eventuell fördel som beviljats ČSA angående driften av flyglinjen Prag-Tel Aviv.

*Försäljningen av HCA*

(170) I sina synpunkter hävdade TS att ČSA hade använt det statliga stödet som företaget fått för att utöka sin charterverksamhet (som drevs via dotterbolaget HCA), som skulle kunna erbjuda flygresor till ett pris som är 20 % lägre än standardpriserna på marknaden.

(171) Kommissionen har begärt närmare upplysningar om försäljningen av HCA och dess framtida drift. Tjeckien klargjorde att HCA inte tilldelats något flygplan vid överföringen av chartertransportverksamheten och bekräftade att all flygplansleasing sker på marknadsmässiga villkor enligt antingen en expertbedömning om transferpriser ([2]) eller leasingtaxor fastställda på grundval av Lease Rate Digest som offentliggörs av International Bureau of Aviation ([3]), som är specialiserad på bedömningar av marknadspriser för operationella leasingavtal per flygplanstyp och tillverkningsår.

(172) När det gäller eventuell överföring av personal har de tjeckiska myndigheterna klargjort att en liten del av den administrativa personalen (omkring 20 personer) övergick till HCA från ČSA under 2010 i samband med överföringen av ČSA:s charterverksamhet och i enlighet med de regler som föreskrivs i den tjeckiska handelslagen. Majoriteten av personalen, däribland alla piloter och all kabinpersonal, har kommit till HCA efter en ny urvalsprocess. All personal som tidigare var anställd av ČSA har avslutat sina anställningsavtal och ingått nya med HCA. Inga anställningsår överfördes med de nya anställningsavtalen.

(173) Slutligen har Tjeckien bekräftat att ingen del av ČSA:s flotta har överförts till HCA för att användas för ČSA:s flygningar. HCA:s verksamhet har inte utökats sedan 2009 och har nu nästan återgått till den ursprungliga volymen flygningar som utfördes av ČSA:s charteravdelning under åren 2008 till 2009. Företaget kommer inte att ta över driften av reguljära flygningar till destinationer som lagts ned av ČSA, utan enbart erbjuda charterflygningar.

(174) Mot denna bakgrund anser kommissionen inte att det förekommer någon korssubventionering av verksamheter mellan ČSA och HCA och att den selektiva fördel som tillhandahållits ČSA inte har vidarebefordrats till HCA.

*Korsfinansiering av vd-arvode*

(175) ČSA:s vd var också vd för Prague Airport och fick lön från båda företagen under 2010 och 2011. När det gäller påståendena om den eventuella fördel som ČSA fått i form av lönen till företagets vd, har Tjeckien förklarat att lönen till vd:n fastställdes på grundval av två olika ledningsavtal som slöts mellan företagets vd och ČSA respektive Prague Airport. Dessutom har Tjeckien intygat att Prague Airport inte tillhandahöll någon kompensation för utbetalning av ersättning för vd:ns arbete i ČSA. Enligt de två ledningsavtalen bestod ersättningen av två delar, en grundlön och en prestationsbaserad bonus. Grundlönskomponenten i ČSA:s avtal minskades till 1 tjeckisk krona i månaden fram till dess att ČSA når positiva driftsresultat. Den prestationsrelaterade bonusen uppgick dock fortfarande till tolv gånger grundlönen före minskningen per år.

(176) Kommissionen har granskat vd:ns löneöversikt, av vilken det framgår att lönen och bonusen som utbetalats av ČSA till vd:n mycket riktigt uppgick till omkring […] av hans årliga inkomst medan resterande […] kom från hans anställning vid Prague Airport. Skillnaden kan förklaras genom de två företagens olika resultat under den relevanta perioden.

(177) Eftersom vd:n fick betalt för sitt arbete i båda företagen i en omfattning som återspeglar deras resultat anser kommissionen inte att statligt stöd har beviljats ČSA genom det sätt på vilket företagets vd betalades för sitt arbete.

([1]) Statligt stöd som beviljas i enlighet med den tillfälliga gemenskapsramen har ett annat syfte, nämligen att underlätta företagets tillgång till extern finansiering för att avhjälpa allvarliga störningar i en medlemsstats ekonomi enligt artikel 107.3 b i EUF-fördraget, och utgör därför inte undsättnings- och omstruktureringsstöd enligt vad som avses i riktlinjerna under artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

([2]) Expertutlåtande av den 3 juni 2011, genomfört för ČSA-gruppen av Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

*Tel Aviv-linjen*

(178) I sina synpunkter hävdar TS att Tjeckien förhandlat fram möjligheten att mer än ett flygbolag kunde trafikera flyglinjen Prag–Tel Aviv för att särskilt gynna ČSA. Förhandlingarna, som innefattade en ändring av det bilaterala lufttransportavtalet (nedan kallat *avtalet*) mellan Tjeckien och Israel ([1]), skedde kort efter avslutandet av ett öppet anbudsförfarande för trafikering av denna flyglinje, som vanns av TS (se skäl 73).

(179) Kommissionen konstaterar att Tjeckien hade laglig rätt att inleda förhandlingar med Israel om utökande av rätten till tillträde till transportmarknaden för flygbolag från båda parter fram till dess att ett enhetligt Europa-Medelhavsavtal om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater å ena sidan och staten Israel å andra sidan hade ingåtts.

(180) Under de samråd som föregick avtalet enades luftfartsmyndigheterna bland annat om en tillfällig utökning av tillträdet till transportmarknaden genom att tillåta ”specialflygningar”, vilket följdes av en ändring av avtalet.

(181) De tjeckiska myndigheterna har förklarat att utökningen av tillträdet till den tjeckisk-israeliska transportmarknaden inte förhandlades fram enbart till förmån för ČSA och att utökningen skedde helt i överensstämmelse med nationell lagstiftning och inte stred mot beslutet av det tjeckiska transportministeriets avdelning för civil luftfart som ger Travel Service transporträttigheter för trafikering av flyglinjen ([2]).

(182) Kommissionen konstaterar att det mycket riktigt är en medlemsstats rättighet att när som helst ta initiativ till en ändring av det bilaterala avtalet, om det inte strider mot bestämmelserna i unionslagstiftningen. I det beslut genom vilket TS tilldelades rätten att trafikera linjen Prag–Tel Aviv föreskrivs dessutom inte att liknande rättigheter inte får tilldelas en annan aktör om detta sker i överensstämmelse med bestämmelserna i avtalet.

(183) Slutligen konstaterar kommissionen att det i punkt 1 i artikel III i det reviderade avtalet föreskrivs att ”*Vardera parten ska ha rätt att genom skriftligt meddelande till den andra parten utse ett eller flera lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik på de angivna flyglinjerna.*” ČSA är därför inte det enda flygbolag som kan gynnas av ändringar av avtalet. Ändringen av avtalet verkar i själva verket vara en marknadsöppnande åtgärd som kan betraktas som konkurrensfrämjande. Det kan därför inte konstateras att denna åtgärd gynnar ČSA specifikt och därmed utgör statligt stöd.

### 6.4. SLUTSATS

(184) Den anmälda åtgärden utgör statligt stöd enligt den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen beklagar att de tjeckiska myndigheterna inte har följt kravet att avvakta med åtgärden enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget. Med beaktande av ovanstående anser dock kommissionen att det beviljade stödet på 2 500 miljoner tjeckiska kronor och omstruktureringsplanen är förenliga med villkoren i riktlinjerna. Kommissionen finner därför stödet förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Det omstruktureringsstöd som anmälts av Tjeckien i form av beviljande av 2 500 miljoner tjeckiska kronor till České aerolinie, a.s. (Czech Airlines) i form av utbyte av skuld mot aktieinnehav utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Genomförandet av detta stöd är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

*Artikel 2*

Detta beslut riktar sig till Republiken Tjeckien.

Utfärdat i Bryssel den 19 september 2012.

*På kommissionens vägnar*

Joaquín ALMUNIA

*Vice ordförande*

([1]) Fördrag mellan tjeckiska och slovakiska federativa republikens regering och staten Israels regering om lufttransporter, undertecknat den 24 april 1991.

([2]) Beslut av tjeckiska transportministeriets avdelning för civil luftfart nr 278/2011-220-SP/18 av den 30 juni 2011.