

DECYZJA KOMISJI

z dnia 19 września 2012 r.

w sprawie pomocy państwa SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) wdrożonej przez Republikę Czeską na rzecz České aerolinie a. s. (ČSA – Czech Airlines – Plan restrukturyzacji)

(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 6352)

(Jedynie tekst w języku czeskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2013/151/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając decyzję, na mocy której Komisja postanowiła wszcząć postępowanie określone w art. 108 ust. 2 TFUE⁽¹⁾ w odniesieniu do pomocy nr SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10)⁽²⁾,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 12 maja 2010 r. Republika Czeska zgłosiła Komisji pomoc restrukturyzacyjną na rzecz spółki České aerolinie, a.s. (zwanej dalej „ČSA”). W pismach z dnia 6 czerwca 2010 r. i 25 listopada 2010 r. Komisja zwróciła się o udzielenie dodatkowych informacji, na co władze czeskie odpowiedziały w pismach z dnia 15 i 24 września 2010 r., 15 grudnia 2010 r. oraz 28 lutego 2011 r.

⁽¹⁾ Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Treść tych dwóch grup postanowień jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 TFUE należy w stosownych przypadkach rozumieć jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE. W TFUE wprowadzono również pewne zmiany terminologiczne, takie jak zmiana terminu „Wspólnota” na „Unia” oraz „wspólny rynek” na „rynek wewnętrzny”. W niniejszej decyzji stosowana będzie terminologia TFUE.

⁽²⁾ Decyzja Komisji C(2011) 994 final z dnia 23 lutego 2011 r. (Dz.U. C 182 z 23.6.2011, s. 13).

- (2) Pismem z dnia 23 lutego 2011 r. Komisja poinformowała Republikę Czeską o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do przedmiotowej pomocy (zwanej dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”). Republika Czeska przedstawiła uwagi do tej decyzji w piśmie z dnia 28 kwietnia 2011 r. Komisja sformułowała kolejne pytania w pismach z dnia 26 lipca 2011 r., 15 marca 2012 r., 7 maja 2012 r. oraz 11 lipca 2012 r., na które Republika Czeska udzieliła odpowiedzi w dniach 22 sierpnia 2011 r., 15 września 2011 r., 7 października 2011 r., 16 listopada 2011 r., 23 listopada 2011 r., 12 grudnia 2011 r., 3 stycznia 2012 r., 16 kwietnia 2012 r., 22 maja 2012 r., 14 czerwca 2012 r., 5 lipca 2012 r., 10 lipca 2012 r., 20 lipca 2012 r. oraz 10 sierpnia 2012 r.

- (3) Decyzję o wszczęciu postępowania opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 23 czerwca 2011 r. Komisja zaprosiła zainteresowane strony do zgłaszania uwag.

- (4) Komisja otrzymała uwagi od dwóch zainteresowanych stron w dniach 30 czerwca 2011 r., 19 lipca 2011 r., 15 sierpnia 2011 r., 25 listopada 2011 r. oraz 13 grudnia 2011 r. Komisja przekazała te uwagi Republice Czeskiej, która uzyskała możliwość udzielenia na nie odpowiedzi; Komisja otrzymała odpowiedź w pismach z dnia 31 sierpnia 2011 r. i 3 lutego 2012 r.

2. OPIS ŚRODKA I PLANU RESTRUKTURYZACJI**2.1 POMOC RESTRUKTURYZACYJNA**

- (5) Zgłoszone środki pomocy restrukturyzacyjnej obejmowały łącznie (i) pożyczkę w wysokości 2 500 mln CZK udzieloną przez spółkę Osinek, a.s. będącą własnością państwa (jeżeli zostanie uznana za pomoc państwa); (ii) zwolnienie zabezpieczenia ustanowionego z tytułu pożyczki udzielonej przez Osinek oraz zamianę długu na kapitał własny w ramach tej pożyczki; oraz (iii) gwarantowany kredyt bankowy w wysokości 20,8 mln EUR na sfinansowanie zakupu samolotu. Całkowite zgłoszone przewidywane koszty restrukturyzacji wynoszą [8,9–10,5] (*) mld CZK⁽³⁾ ([360–410] mln EUR).

(*) Informacje poufne

⁽³⁾ Wysokość kosztów restrukturyzacji po zmianie planu restrukturyzacji (od dnia 3 stycznia 2012 r.). W zgłoszeniu koszty restrukturyzacji wyniosły [7,60-9,20] mld CZK.

(6) W dniu 21 marca 2012 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie SA.29864 – Możliwe konsekwencje w postaci istnienia pomocy państwa w przypadku pożyczki udzielonej przez Osinek a.s. Dochodzenie zakończyło się wnioskiem, że pożyczka udzielona przez Osinek nie stanowiła pomocy państwa, a nawet gdyby stanowiła taką pomoc, byłaby zgodna z tymczasowymi wspólnotowymi ramami prawnymi w zakresie pomocy państwa ułatwiającymi dostęp do finansowania w dobie kryzysu finansowego i gospodarczego⁽¹⁾ (zwanymi dalej „tymczasowymi ramami”). W niniejszej sprawie dotyczącej restrukturyzacji nie rozpatruje się już zatem tego środka. Zrezygnowano z gwarantowanego kredytu bankowego w wysokości 20,8 mln EUR, ponieważ ČSA zdołała uzyskać leasing finansowy od [...]. W związku z tym jedynym środkiem pomocy restrukturyzacyjnej, który należy ocenić, jest zamiana długu na kapitał własny w ramach pożyczki udzielonej przez Osinek poprzedzona zwolnieniem zabezpieczenia ustanowionego z tytułu pożyczki.

Zwolnienie zabezpieczenia i zamiana długu na kapitał własny

(7) W dniu 3 maja 2010 r. rząd Republiki Czeskiej przyjął rezolucję nr 333 w sprawie planu restrukturyzacji ČSA (zwaną dalej „rezolucją nr 333”), na mocy której rząd

czeski polecił Ministerstwu Przemysłu i Handlu⁽²⁾ przeprowadzenie uwolnienia zastawów na części zabezpieczenia przed podwyższeniem kapitału założycielskiego ČSA. Pod względem prawnym zamianę długu na kapitał własny oparto na wspomnianej rezolucji i wdrożono w dniu 30 czerwca 2010 r.

2.2 BENEFICJENT

(8) ČSA jest narodowym przewoźnikiem lotniczym Republiki Czeskiej od 1923 r. W 2009 r. obsługiwała ona 37 % pasażerów rozpoczynających lub kończących podróż w Pradze. ČSA jest spółką będącą własnością państwa – Republika Czeska za pośrednictwem Ministerstwa Finansów jest właścicielem 95,69 % jej akcji. Akcjonariuszami mniejszościowymi są: Česká pojišťovna a.s. (2,26 %), miasto Praga (1,53 %) oraz miasto Bratysława (0,51 %). ČSA jest członkiem sojuszu Sky Team i oferuje regularne przewozy lotnicze (do 104 miejsc przeznaczenia w 44 państwach). W 2009 r. ČSA dokonała przewozu 4,7 mln pasażerów i wygenerowała przychody w wysokości 14,9 mld CZK (596 mln EUR).

(9) Tabela 1 przedstawia zmiany w zakresie wskaźników finansowych ČSA od 2006 r. do pierwszej połowy 2011 r. ts

Tabela 1

Wskaźniki finansowe czeskich linii lotniczych (zgodnie z czeskimi standardami rachunkowości)

W tys. CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Zysk/strata	- 396 951	206 600	470 057	- 3 756 125	76 159	[- 710 000 - (- 630 000)]
Obrót	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000-7 250 000]
Przepływ pieniężny z działalności operacyjnej	- 533 192	- 275 234	- 1 762 376	- 3 066 694	- 1 205 542	nd.
Zadłużenie	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000-2 900 000]
Odsetki netto	- 94 374	- 55 254	- 14 263	nd.	nd.	nd.
Wartość aktywów netto	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000-6 225 000]

Tabela 2

Zmiany kluczowych wskaźników w 2009 r. (zgodnie z czeskimi standardami rachunkowości)

W tys. CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Straty	[- 1 320 000-(- 1 190 000)]	[- 1 840 000-(- 1 660 000)]	[- 2 625 000-(- 2 365 000)]
Obrót	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Zadłużenie	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Wartość aktywów netto	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

⁽¹⁾ Dz.U. C 16 z 22.1.2009, s. 1.

⁽²⁾ Cesji wierzytelności przysługujących spółce Osinek od ČSA, wynikających z umowy pożyczki, na Ministerstwo Przemysłu i Handlu dokonano we wrześniu 2009 r. Takie rozwiązanie umożliwiło likwidację spółki Osinek.

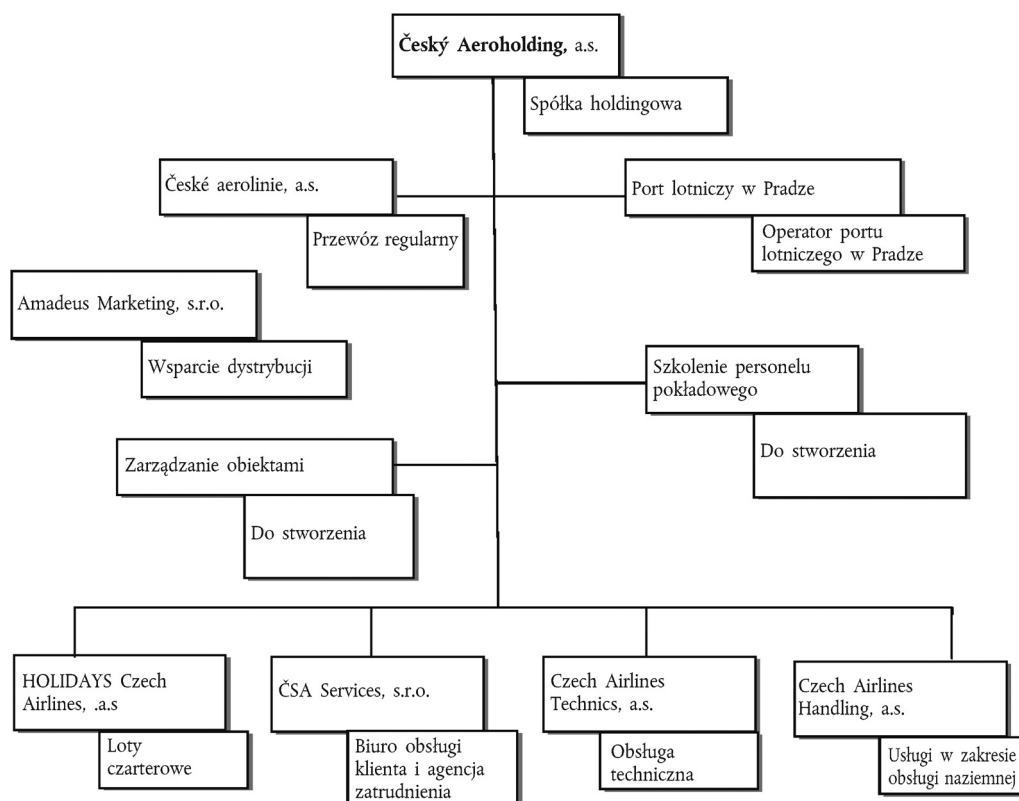
- (10) Z danych liczbowych wynika, że pomimo pewnych niekorzystnych zmian ČSA odnotowała zysk w latach 2007 i 2008. W 2009 r. jej wynik z działalności znacznie się jednak pogorszył z powodu kryzysu gospodarczego. W badanym okresie obrót spółki nieznacznie się zmniejszył, podczas gdy przepływ środków pieniężnych uległ znacznemu spadkowi. Poziom zadłużenia, liczony jako suma zobowiązań długoterminowych i krótkoterminowych oraz kredytów bankowych, był w zasadzie stabilny. Wartość aktywów znacznie zmalała, w szczególności w 2009 r.
- (11) Tabela 2 przedstawia zmiany kwartalne w 2009 r. Wynika z niej, że straty spółki znacznie wzrosły, zwłaszcza w okresie od czerwca do września – o [705-785] mln CZK w porównaniu z [470-520] mln CZK w okresie od marca do czerwca. Zmiana obrotów wyniosła [4,88-5,42] mld CZK w okresie od marca do czerwca oraz [5,04-5,59] mld CZK w okresie od czerwca do września. Zmiana nie jest zbyt znaczna, a zatem nie może oznaczać, że sytuacja spółki pogorszyła się szczególnie w pierwszej połowie roku. Zadłużenie spółki zmniejszyło się w okresie od marca do czerwca, a następnie zwiększyło się w okresie od czerwca do września o [0,89-1,05] mld CZK. Wartość aktywów ČSA wzrosła natomiast w pierwszym badanym okresie (marzec-czerwiec), a następnie spadła o [75-85] mln CZK w okresie od czerwca do września.
- (12) Władze czeskie twierdzą, że chociaż sytuacja finansowa ČSA pogorszyła się na skutek światowej recesji gospodarczej już pod koniec 2008 r., istniały podstawy, by zakładać osiągnięcie znacznie lepszych wyników w sezonie letnim 2009 r., kiedy przychody w sektorze lotniczym zazwyczaj osiągają najwyższy poziom. Zgodnie z tą prognozą, popartą doświadczeniem z lat poprzednich, ČSA oczekiwała, że wygeneruje wystarczające rezerwy, które umożliwią jej ustabilizowanie przepływu środków pieniężnych i zapobieżenie dalszym stratom.
- (13) Wyniki za pierwszą połowę 2009 r., które zgłoszono kierownictwu w połowie sierpnia 2009 r., ukazały jednak znaczny spadek średnich dochodów ČSA w czerwcu. Stało się jasne, że spółka nie jest dłużej w stanie funkcjonować bez natychmiastowych środków zapewniających ograniczenie kosztów ani bez pomocy finansowej ze źródeł zewnętrznych. W związku z tym zarząd spółki ustanowił grupę roboczą, której powierzono przygotowanie planu restrukturyzacji spółki. W sierpniu 2009 r. kierownictwo ČSA przyjęło natomiast środki zmierzające do rozpoczęcia procesu restrukturyzacji i ČSA zaczęła się bardziej koncentrować na całkowitej restrukturyzacji działalności spółki niż na bieżących działaniach operacyjnych.
- (14) Władze czeskie twierdzą zatem, że w świetle zmian opisanych powyżej, ČSA można uznać za przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw⁽¹⁾ z 2004 r. (zwanym dalej „wytycznymi dotyczącymi pomocy na ratowanie i restrukturyzację”) począwszy od sierpnia 2009 r.
- Czech Aeroholding*
- (15) Po zakończeniu procesu restrukturyzacji Republika Czeska zamierza znaleźć partnera strategicznego dla ČSA. Obecne ramy czasowe wejścia strategicznego inwestora do ČSA wyznaczono najpóźniej na listopad 2013 r. W ramach przygotowań do planowanej prywatyzacji rząd czeski podjął decyzję o utworzeniu nowej struktury przedsiębiorstwa w ramach spółki Český Aeroholding a.s. (zwanej dalej „ČAH”).
- (16) ČAH obejmuje obecnie następujące spółki: ČSA, Prague Airport, a.s. (zwaną dalej „portem lotniczym w Pradze”) oraz dawne spółki zależne ČSA, tj. Czech Airlines Handling, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (zwane dalej „HCA”), Czech Airlines Technics, a.s. i ČSA Services, s.r.o. (zob. rysunek 1). Celem ČAH jest restrukturyzacja przedsiębiorstw tworzących holding, aby ułatwić im dostęp do finansowania komercyjnego oraz przygotować je do nadchodzącej prywatyzacji.
- (17) Czech Airlines Handling, a.s. świadczy usługi w zakresie obsługi naziemnej pasażerów i statków powietrznych, czyszczenie statków powietrznych i budynków, jak również usługi w zakresie transportu naziemnego również dla ČSA, jak i innych linii lotniczych obsługujących loty regularne do Pragi i z Pragi. Czech Airlines Handling, a.s. jest jedynym podmiotem świadczącym usługi w zakresie czyszczenia statków powietrznych w porcie lotniczym Praga-Ruzyně. W zakresie obsługi naziemnej Czech Airlines Handling konkuruje w porcie lotniczym Praga-Ruzyně z portem lotniczym w Pradze oraz z innymi spółkami zajmującymi się obsługą naziemną, takimi jak Menzies Aviation.
- (18) HCA obsługuje loty czarterowe. Na tym rynku spółka konkuruje z Travel Service, a.s. oraz z kilkoma innymi małymi czarterowymi liniami lotniczymi obsługującymi trasy z portu lotniczego Praga-Ruzyně, np. Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air, a także z kilkoma innymi, które mają jedynie niewielki udział w rynku w porcie lotniczym Praga-Ruzyně.
- (19) Czech Airlines Technics, a.s. prowadzi obsługę techniczną o niewielkim lub poważnym zakresie wszystkich statków powietrznych z rodziny Boeing B737 i Airbus A320. Spółka prowadzi również szczegółowe kontrole statków powietrznych ATR 42/72 oraz posiada certyfikaty uprawniające do prowadzenia kontroli statków powietrznych Airbus A310. Omawiana spółka zależna obsługuje głównie ČSA. [17,5-19,5]% jej dochodów pochodzi jednak z usług świadczonych na rzecz osób trzecich, np. Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines i Aerosvit.
- (20) Czech Airlines Services, s.r.o. prowadzi biuro obsługi klienta i agencję zatrudnienia, świadcząc [88-98] % usług na rzecz ČSA.

(¹) Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2. Ważność wytycznych przedłużono w 2009 r. (Dz.U. C 156 z 9.7.2009, s. 3).

- (21) Na początku okresu restrukturyzacji ČSA posiadała również większość udziałów w kilku innych spółkach, w szczególności:
- Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 % własności), która dostarcza globalny system dystrybucji Amadeus dla Republiki Czeskiej i Słowackiej;
 - Slovak Air Service, s.r.o. (100 %) oraz
 - ClickforSky (100 %).

Rysunek 1

Struktura Český Aeroholding, a.s.



- (22) Czeski organ ds. konkurencji zatwierdził utworzenie ČAH w dniu 25 października 2011 r., stawiając szereg warunków ze szczególnym uwzględnieniem potencjalnych zagrożeń dla konkurencji wynikających z połączenia ČSA i portu lotniczego w Pradze oraz związanego z tym zarówno wertykalnego, jak i horyzontalnego pokrywania się (zwłaszcza w zakresie obsługi naziemnej) zakresów działalności łączących się stron.
- (23) Warunki mają zarówno operacyjny, jak i strukturalny charakter; zobowiązuje się w nich ČAH do utrzymania przejrzystego, niedyskryminacyjnego i równego dostępu do infrastruktury portów lotniczych w porcie lotniczym Praga-Ruzyně na rozsądnych warunkach handlowych dla wszystkich zainteresowanych stron. Zobowiązania dotyczą w szczególności oddzielenia operatora portu lotniczego Praga-Ruzyně od pozostałej działalności prowadzonej w ramach ČAH, wymiany szczególnie chronionych informacji handlowych między podmiotami

zaangażowanymi w ČAH, przydziału czasowego w porcie lotniczym Praga-Ruzyně, sprzedaży działalności z zakresu obsługi naziemnej w porcie lotniczym Praga-Ruzyně niezależnemu nabywcy oraz przejrzystego i równego dostępu do usług świadczonych w ramach ČAH wszystkim podmiotom gospodarczym zainteresowanym świadczeniem usług w zakresie obsługi naziemnej lub napraw i obsługi technicznej w porcie lotniczym Praga-Ruzyně⁽¹⁾.

2.3 PLAN RESTRUKTURYZACJI

- (24) W maju 2010 r. władze czeskie zgłosiły Komisji plan restrukturyzacji, który następnie zaktualizowano w ramach informacji przedkładanych w późniejszym okresie. Główny nacisk kładzie się w nim na środki

⁽¹⁾ Decyzja czeskiego organu ds. konkurencji nr S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

- dotyczące podstawowej działalności ČSA, czyli regularnych lotniczych przewozów pasażerskich. Pozostałe sektory działalności mają zostać albo sprzedane, albo przekazane w ramach outsourcingu innym podmiotom w obrębie struktury spółki holdingowej.
- (25) U źródeł trudności ČSA leżą nadmierna rozbudowa sieci w latach 2004–2006 oraz wejście tanich przewoźników lotniczych do portu lotniczego Praga-Ruzyně. Ponadto spółka od dawna odczuwa skutki niskiej wydajności pierwotnej spółki dominującej, której dotknęła światowa recesja gospodarcza, przynosząc niższy popyt wśród podróżnych i wyższe koszty paliwa.
- (26) Zaktualizowana wersja planu restrukturyzacji z dnia 3 stycznia 2012 r. ma na celu przywrócenie długoterminowej rentowności ČSA do 2014 r. Plan restrukturyzacji obejmuje okres od sierpnia 2009 r. do czerwca 2014 r. (łącznie 5 lat).
- (27) Zgodnie z ostatnimi zmianami w sektorze lotniczym władze czeskie zaktualizowały swoje założenia dotyczące przewidywanej drogi do przywrócenia rentowności ČSA oraz przedstawiły nowy scenariusz podstawowy, optymistyczny i pesymistyczny. ČSA uważa poniższe dane szacunkowe za ostrożne założenie dotyczące dalszego rozwoju spółki. W danych szacunkowych nie uwzględniono planowanego wejścia inwestora prywatnego, które prawdopodobnie miałyby pozytywny wpływ na wyniki ČSA i dodatkowo wzmocniłyby jej długoterminową rentowność.
- (28) Najważniejsze czynniki zewnętrzne mające wpływ na wyniki ČSA są następujące: (i) rosnąca cena paliwa (wyższa o prawie 40 % w porównaniu ze scenariuszami zawartymi w decyzji o wszczęciu postępowania), (ii) znacznie niższy popyt, (iii) zwiększona konkurencja oraz (iv) spadek dochodów ze sprzedaży biletów.
- (29) Scenariusz podstawowy opiera się na założeniu, że rynek będzie się rozwijał zgodnie z prognozami makroekonomicznymi Narodowego Banku Czeskiego i Międzynarodowego Funduszu Walutowego. Wejście tanich przewoźników lotniczych uważa się za główny czynnik, który wpłynie na udział ČSA w rynku.
- (30) Czynniki zewnętrzne obejmują:
- cenę rynkową paliwa w wysokości 1 000 USD/t;
 - kursy wymiany walut obcych: USD 17,0 CZK/USD, EUR 24,5 CZK/EUR;
 - stopę zwrotu [2–2,2], współczynnik obciążenia [66–73] %.
- (31) Czynniki wewnętrzne obejmują:
- restrukturyzację kosztów związanych z własnością i obsługą techniczną statków powietrznych;
 - dodatkową poprawę w zakresie kosztów w przeliczeniu na pasażera (zmniejszenie kosztów globalnego systemu dystrybucji i cateringu);
 - dalszą poprawę wydajności załogi we flocie Airbusa;
 - optymalizację kosztów załogi w przypadku floty regionalnej (ATR), zwiększenie eksploatacji floty;
 - częściowe zagęszczenie floty A320 i B 737 (większa liczba miejsc);
 - mniejsze średnie zużycie paliwa – dalsze odnowienie floty;
 - optymalizację systemu zarządzania przychodami – wzrost stopy zwrotu o [0,95–1] %;
 - negatywny wpływ nabycia uprawnień do emisji zrównoważony średnim przychodem z przewozu osób;
 - od lata 2012 r. kontynuacja działalności operacyjnej z flotą złożoną z ATR-ów (7 statków powietrznych), Airbusów (15 statków powietrznych) i Boeingów (5 statków powietrznych).
- (32) W następstwie restrukturyzacji ČSA oczekuje następujących zmian stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału:

Tabela 3

Oczekiwana stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału

Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału	2011	2012	2013	2014	2015
Scenariusz podstawowy	- 23,6 %	[- 2,5 - (- 3)] %	[0,9–1,1] %	[1,7–1,85] %	[2,1–2,4] %
Scenariusz optymistyczny	- 23,6 %	[- 0,95(- 1,1)] %	[3,6–3,9] %	[4,8–5,2] %	[4,8–5,2] %
Scenariusz pesymistyczny	- 23,6 %	[- 13,5 - (- 12,1)] %	[- 9,5 - - 8,9] %	[0,7–0,75] %	[0,98–1,1] %

- (33) Władze czeskie przyjmują scenariusz podstawowy za realistyczną prognozę i utrzymują, że stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału osiągniętą na koniec 2014 r. w wysokości [1,7–1,85] % należy uznać za akceptowalną.
- (34) W scenariuszu optymistycznym założono, że cena paliwa spadnie o 1–2 % (w latach 2012–2013) i 3 % (w latach 2014–2015); ponadto opiera się on na szybszym niż przewidywano wdrożeniu środków restrukturyzacyjnych oraz na szybszym wzroście popytu w porównaniu ze scenariuszem podstawowym. Z kolei scenariusz pesymistyczny bazuje na wyższej cenie paliwa (o 3–5 % w latach 2012–2013) w porównaniu ze scenariuszem podstawowym; uwzględnia się w nim ponadto opóźnienia we wdrażaniu planowanych środków restrukturyzacyjnych i niższe zyski z optymalizacji systemu zarządzania przychodami (której pełne wdrożenie nastąpi dopiero w 2014 r.).
- (35) Zgodnie z założeniami planu przywrócenie rentowności będzie możliwe do roku obrotowego 2013. Według scenariusza podstawowego ČSA osiągnie zysk netto po opodatkowaniu w wysokości [95–112] mln CZK ([3,8–4,3] mln EUR) w 2014 r. i uzyska stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału w wysokości [1,7–1,85] % do 2014 r. i w wysokości [2,1–2,4] % do 2015 r.

Tabela 4

Zyski i straty w latach 2008–2014 (w mln CZK) (zgodnie z czeskimi standardami rachunkowości)

Rok obrotowy	2007	2008	2009	2010	2011 (prognoza)	2012 (prognoza)	2013 (prognoza)	2014 (prognoza)
Przychody	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Zyski/Straty przed opodatkowaniem	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

Aby osiągnąć te wyniki, ČSA proponuje podjęcie następujących kluczowych działań:

- (36) *Zoptymalizowany model sieci i dostosowanie wielkości floty:* na początku procesu restrukturyzacji ČSA obsługiwała loty do 67 miejsc przeznaczenia. Sieć ta zostanie zmniejszona o [18–20] %, a ČSA koncentruje się obecnie wyłącznie na rynkach w zasięgu floty krótkodystansowej i średnodystansowej. Lotów do Nowego Jorku i Kanady zaprzestano już w 2009 r. Oczekuje się, że w porównaniu z 2009 r. ruch pasażerski mierzony przychodem na pasażerokilometr zmniejszy się o [22,5–25,5] %, podczas gdy przychód na liczbę dostępnych miejsc przypadających na kilometr (ang. *available seat-kilometre* - ASK) wzrośnie o [3,8–4,4] %. Zaprzestano obsługi zarówno rentownych, jak i przynoszących straty tras.
- (37) Flotę statków powietrznych należy zmniejszyć o ponad 50 % do 20–23 statków w porównaniu z 49 przed restrukturyzacją. Łączna liczba lotów zostanie zmniejszona o [36–40] %, a ASK o [21–24] %. W rezultacie zgodnie ze scenariuszem podstawowym wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach powinien się poprawić i osiągnąć [66–73] %.
- (38) Należy uprościć i zmodernizować strukturę floty przez stopniowe zastępowanie starszych rodzajów statków powietrznych (Boeing B737-400 i B737-500) wyłącznie statkami powietrznymi Airbus. Modernizacja floty ČSA zwiększy konkurencyjność spółki, która zyska bardziej zaawansowane technicznie i bardziej niezawodne statki powietrzne oferujące pasażerom większą wygodę. Inne korzyści płynące z zastosowania tego środka obejmują zmniejszenie kosztów działalności floty, w tym oszczędności wynikające z ujednolicenia floty i optymalizacji zdolności przewozowych.
- (39) *Inicjatywy w zakresie przychodów:* w celu zoptymalizowania ustalania taryf i dostępności ČSA wprowadziła nowy system zarządzania przychodami, dążąc do zwiększenia przychodów na ASK o [3–3,5] % w 2011 r. Dalszy wzrost przychodów przewiduje się w związku z oczekiwanym wzrostem sprzedaży za pośrednictwem strony internetowej ČSA – [20–22] % biletów ma być sprzedawanych *online* do 2012 r. w porównaniu z [7–8] % w 2009 r. Uzupełnieniem powinny być przychody ze sprzedaży powiązanych produktów własnych, takich jak opłaty za drugą sztukę bagażu, opłaty za przydział miejsca premium i sprzedaż na pokładzie, jak również produktów stron trzecich, takich jak hotele, wypożyczalnie samochodów i przedsiębiorstwa oferujące ubezpieczenia podróżne. Oczekuje się, że zarządzanie przychodami przyczyni się do osiągnięcia zysków w wysokości [500–560] mln CZK do końca 2012 r.
- (40) *Inicjatywy w zakresie zmniejszenia kosztów:* w 2009 r. ČSA stworzyła 3 200 miejsc pracy bezpośrednio i ponad 1 600 miejsc pracy za pośrednictwem swoich spółek zależnych. W ramach restrukturyzacji ČSA tworzy 1 730 miejsc pracy bezpośrednio i 1 974 miejsca pracy w swoich spółkach zależnych, co jest równoważne zmniejszeniu zatrudnienia o ponad 1 000 miejsc pracy do połowy 2012 r. ČSA zmniejszyła liczbę pilotów i personelu pokładowego do regulowanego minimum. Ponadto spółka ograniczyła koszty cateringu w klasie ekonomicznej, wydatki na zapewnianie rozrywki podczas lotu, koszty nieprawidłowości i zużycie paliwa. Należy dodatkowo zmniejszyć koszty dzierżawy, IT i połączeń telekomunikacyjnych. Wreszcie należy zmniejszyć liczbę biur przedstawicielskich za granicą i w Republice Czeskiej. Oczekuje się, że inicjatywy w zakresie zmniejszenia kosztów pozwolą zaoszczędzić [275–310] mln CZK i zasilą przychody kwotą [650–725] mln CZK do końca 2012 r. Koszty sprzedaży na pasażera zmniejszono już o [14,5–16,5] % w 2010 r.

- (41) *Zmiany organizacyjne:* Republika Czeska próbowała w przeszłości dwukrotnie sprywatyzować ČSA⁽¹⁾, jednak obydwie próby zakończyły się niepowodzeniem. Władze czeskie mają powody, by zakładać, że utworzenie ČAH stanowi skuteczny sposób sprzedaży ČSA i jej spółek zależnych nowemu prywatnemu inwestorowi. Po pierwsze, w 2010 r. przeniesiono na spółki zależne działalność niezwiązaną z działalnością podstawową, którą wcześniej prowadziła ČSA. Pozwoliło to spółce ČSA skoncentrować się na działalności podstawowej. Po drugie, wspomniane spółki zależne sprzedano ČAH na warunkach rynkowych. Wreszcie zarówno ČSA, jak i port lotniczy w Pradze zostaną włączone do ČAH.
- (42) Struktura ta powinna nie tylko sprawić, że spółki staną się atrakcyjniejsze dla potencjalnych inwestorów, ale również zapewnić konkurencyjne ceny usług wewnątrz grupy oraz stymulować osiąganie zysków przez wszystkie spółki zależne, jak również ich ukierunkowanie na klientów zewnętrznych.
- (43) *Sprzedaż aktywów niezwiązanych z działalnością podstawową:* poza sprzedażą spółek zależnych ČAH w ramach restrukturyzacji ČSA sprzedała znaczną liczbę innych aktywów, jak pokazano w tabeli 5. Wszystkie aktywa sprzedano w drodze otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury przetargowej lub na podstawie niezależnych sprawozdań z wyceny.

Tabela 5

Sprzedaż aktywów ČSA podczas restrukturyzacji

	Kwota w mln CZK
Sprzedaż działalności w zakresie sprzedaży towarów bezcłowych spółce Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Sprzedaż przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Londyn-Heathrow na rzecz British Airways	[450–530]
Sprzedaż statków powietrznych różnym liniom lotniczym	[1 950–2 200]
Sprzedaż Slovak Air Services, s.r.o. spółce Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Sprzedaż gruntów i budynków portowi lotniczemu w Pradze	[1 620–1 850]
Sprzedaż spółek zależnych spółce Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Ogółem	[7 150–8 025]

2.4 POMOC PAŃSTWA I FINANSOWANIE KOSZTÓW RESTRUKTURYZACJI

- (44) Uwzględniając łączne koszty restrukturyzacji w wysokości [8,9–10,5] mld CZK ([360–410] mln EUR), które

⁽¹⁾ W 1992 r. Air France nabyła 19 % udziałów w ČSA, ale pozbyła się ich ponownie w 1994 r. W kwietniu 2009 r. zorganizowano przetarg na sprzedaż udziałów państwa w kapitale ČSA, ale w związku z brakiem odpowiedniej oferty złożonej rządowi czeskiemu rząd ten ostatecznie polecił Ministerstwu Finansów anulować przetarg w październiku 2009 r.

obejmują w szczególności koszty dostosowania wielkości floty oraz odprawy, w dniu 30 czerwca 2010 r. Republika Czeska dokapitalizowała beneficjenta kwotą 2 500 mln CZK w ramach pomocy państwa w postaci zamiany długu na kapitał własny (tj. [23–26] % kosztów restrukturyzacji), zgodnie z rezolucją nr 333.

- (45) ČSA proponuje, aby pozostała kwota (tj. wkład własny w wysokości [74–77] %) została sfinansowana ze sprzedaży aktywów określonych w tabeli 5.
- (46) W lutym 2010 r. ČSA sprzedała swoją działalność w zakresie sprzedaży towarów bezcłowych spółce Aelia Czech Republic, s.r.o. za [760–840] mln CZK. Sprzedaży dokonano w wyniku dwuetapowej procedury przetargowej zorganizowanej przez UniCredit Czech Republic, a.s.
- (47) W lipcu 2010 r. ČSA wymieniła się dwoma przydziałami czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Londyn-Heathrow z British Airways Plc. („BA”) w zamian za wynagrodzenie. Umowa o wymianie przydziałów czasu na start lub lądowanie stanowi, że ČSA i BA mają przekazać sobie w drodze wymiany przypadające im przydziały⁽²⁾ w zamian za wynagrodzenie w wysokości [17–19] mln GBP (około [450–530] mln CZK). Wymianę przydziałów przeprowadzono w 2010 r., a BA wypłaciła ČSA wynagrodzenie w dwóch ratach w listopadzie i w grudniu 2010 r.
- (48) ČSA sprzedała 15 statków powietrznych na następujących warunkach: w 2010 r. ČSA sprzedała pięć Boeingów B737-400s spółce BLF Limited, która jest spółką celową rosyjskiego przewoźnika UTair, za [54–60] mln USD oraz dwa Boeingi B737-500s spółce Mauritanian Airlines International za [12,5–15] mln USD. W 2011 r. ČSA sprzedała trzy Boeingi B737-500s spółce Mika Limited za łączną kwotę [21–25] mln USD. W 2011 r. ČSA sprzedała dwa statki powietrzne ATR72-202 spółce Helitt Lineas Aéreas S.A. za [7,9–8,9] mln USD, dwa statki powietrzne ATR72-200 spółce EUROLOT S.A. za [7,9–8,9] mln USD oraz jeden statek powietrzny ATR42-320 spółce Regourd Aviation za [1,6–1,9] mln USD. Łączny przychód ze sprzedaży statków powietrznych wynosi w przybliżeniu [105–120] mln USD, czyli [1,950–2,2] mld CZK⁽³⁾.
- (49) W dniu 30 września 2010 r. ČSA sprzedała spółkę Slovak Air Services, s.r.o., podmiot świadczący usługi przewozów lotniczych w Republice Słowackiej, spółce Skyport, a.s. za [17,5–19,5] mln CZK. Oferent zaproponował najwyższą cenę w postępowaniu prowadzonym w trybie procedury otwartej.

⁽²⁾ Tj. przydziały czasu na start lub lądowanie przydzielone im na sezon lotniczy lato 2011 r. (27 marca 2011 r.–29 października 2011 r.) i na sezon lotniczy zima 2010/2011 (31 października 2010 r.–26 marca 2011 r.).

⁽³⁾ Po kursie wymiany CZK/USD w wysokości 18,5 zgodnie z obliczeniami Republiki Czeskiej. (Według Narodowego Banku Czeskiego średni kwartalny kurs wymiany USD/CZK wahał się między 18,3 i 20,2 CZK za 1 USD w 2010 r. i między 16,9 i 18,78 CZK za 1 USD w 2011 r.).

- (50) ČSA uzyskała [1,62–1,85] mld CZK ze sprzedaży gruntów i budynków portowi lotniczemu w Pradze będącemu własnością państwa. Podsumowanie sprzedaży przedstawiono poniżej w tabeli 6.

Tabela 6

Sprzedaż gruntów i nieruchomości ČSA portowi lotniczemu w Pradze

Działka/Składnik aktywów	Umowa kupna-sprzedaży	Cena (w tys. CZK)	Wycena eksperta
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscen, s.r.o., z dnia 8.12.2009 r.
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parking na działkach 2570/4 i 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	YBN Consult z dnia 10.5.2010 r.
Budynek biurowy APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	
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]	
Ogółem:		[1 620 000–1 850 000]	

- (51) Rząd Republiki Czeskiej wyraził strategiczne zainteresowanie nabyciem nieruchomości ČSA w części lotniska. Władze czeskie uzasadniają te transakcje przyszłym wykorzystaniem nieruchomości. Według władz czeskich nieruchomość jest ważna pod względem strategicznym dla portu lotniczego w Pradze w związku z zamiarem budowy nowej drogi startowej w porcie lotniczym. Republika Czeska zauważyła również, że port lotniczy w Pradze wynajmuje inny hangar (Hangar E) spółce Travel Service, a.s., co wskazuje na możliwość uzyskania przychodu ze sprzedaży nieruchomości, której ČSA już nie potrzebuje.
- (52) Sprzedaż nieruchomości opisanych w tabeli 6 nie odbyła się w drodze otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury przetargowej. Zgodnie jednak z ogólną polityką i z krajowymi wymogami prawnymi zakup każdej nieruchomości przez spółkę będącą własnością państwa

musi się odbyć według sprawiedliwej wartości wolnorynkowej, odzwierciedlającej cenę, którą zapłaciłby prywatny inwestor w warunkach pełnej konkurencji. Wartość tej nieruchomości opiera się na niezależnej zewnętrznej wycenie sporządzonej przez wyznaczonych przez sąd ekspertów na podstawie uznanych norm.

- (53) Zasadnicza część wkładu własnego spółki pochodzi ze sprzedaży spółek zależnych ČSA spółce ČAH. Sprzedaż ta miała miejsce na przełomie lat 2011 i 2012 i obejmowała sprzedaż Czech Airlines Handling, a.s. ([700-800] mln CZK), ČSA Services, s.r.o. ([25–28] mln CZK), HCA ([500–580] mln CZK) oraz Czech Airlines Technics, a.s. ([1-1,15] mld CZK). Sprzedaży nie dokonano w drodze otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury przetargowej; wartość spółek zależnych ustalono jednak na podstawie niezależnych sprawozdań z wyceny przedstawionych przez Deloitte Advisory, s.r.o. i PricewaterhouseCoopers Česka republika, s.r.o.

2.5 DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (54) W dniu 23 lutego 2011 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające. W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do spełnienia szeregu warunków zawartych w wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację. W szczególności Komisja nie wykluczyła, że spółka ČSA znajdowała się w trudnej sytuacji zgodnie z wytycznymi dotyczącymi pomocy na ratowanie i restrukturyzację już przed drugą połową 2009 r., tj. przed rozpoczęciem procesu restrukturyzacji, jak twierdziły władze czeskie.
- (55) Komisja wyraziła również wątpliwości w kwestii, czy trudna sytuacja ČSA była zbyt poważna, aby mogła się nią zająć spółka ČAH. Komisja zastanawiała się również, czy na mocy prawa czeskiego możliwe byłoby, aby port lotniczy w Pradze miał finansowy wkład w proces restrukturyzacji ČSA i jej spółek zależnych. Ponadto władze czeskie wezwano do przedstawienia uwag dotyczących kwestii, czy od dnia realizacji połączenia transakcje handlowe między ČSA a portem lotniczym w Pradze przebiegały na warunkach rynkowych, które wyłączały przekazanie ewentualnej pomocy państwa przez beneficjenta pomocy na ratowanie lub restrukturyzację na rzecz innego podmiotu w ramach ČAH.
- (56) Jeżeli chodzi o przywrócenie długoterminowej rentowności, Komisja wezwała osoby trzecie do przedstawiania uwag dotyczących leżących u podstaw założeń dotyczących czynników zewnętrznych. Komisja wezwała również Republikę Czeską do wyjaśnienia, czy po restrukturyzacji zostanie wstrzymana cała działalność przynosząca straty pod względem strukturalnym. Ponadto Komisja miała wątpliwości, czy możliwe jest osiągnięcie długoterminowej rentowności do końca 2012 r., czyli do zgłoszonego końca okresu restrukturyzacji, oraz czy przewidziany najprawdopodobniejszy scenariusz (który był zarówno „scenariuszem najbardziej pozytywnym”) faktycznie był scenariuszem, którego osiągnięcie było najbardziej realistyczne. Ponadto Komisja wątpiła, czy ČSA będzie w stanie zabezpieczyć (z własnych środków finansowych lub z zasobów zewnętrznych) pożyczki handlowe i ewentualne gwarancje handlowe na planowany zakup 7 statków powietrznych zamówionych na lata 2013 i 2014.

- (57) Jeżeli chodzi o środki wyrównawcze, Komisja wyraziła wątpliwości w kwestii, czy zaproponowane środki nie stanowiły jedynie zamknięcia działalności przynoszącej straty, co tak czy inaczej byłoby konieczne dla osiągnięcia rentowności. W takiej sytuacji tego rodzaju środki nie kwalifikowałyby się jako faktyczne środki wyrównawcze. Komisja zauważyła również, że można zatwierdzić jedynie środki wyrównawcze podjęte w okresie restrukturyzacji. Wstrzymanie lotów między Toronto a lotniskiem JFK w Nowym Jorku nie byłoby objęte proponowanym okresem restrukturyzacji trwającym od drugiej połowy 2009 r. do 2012 r.
- (58) W przypadku poziomu wkładu własnego ČSA Komisja wezwała Republikę Czeską do wyjaśnienia proponowanej struktury ČAH. Komisja poddała również w wątpliwość kwestię, czy całość proponowanego wkładu własnego można uznać za realną (w związku z transakcjami, których jeszcze nie przeprowadzono w momencie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania).

3. UWAGI REPUBLIKI CZESKIEJ

- (59) W odpowiedzi na decyzję Komisji o wszczęciu postępowania Republika Czeska przedstawiła uwagi i wyjaśnienia dotyczące wszystkich kwestii podniesionych w tej decyzji przez Komisję, wskazując, że zgłoszony plan restrukturyzacji jest zgodny ze wszystkimi warunkami określonymi w wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację. Ponadto Republika Czeska przedstawiła aktualizację dotyczącą procesu restrukturyzacji, wykazując, że wdrożono już szereg środków restrukturyzacyjnych oraz że osiągnięto już znaczne postępy.
- (60) W kwestii czasu, w którym ČSA znalazła się w trudnej sytuacji, Republika Czeska stwierdziła, że ČSA znajdowała się w trudnej sytuacji od sierpnia 2009 r., jako że był to czas, w którym zarząd zdał sobie sprawę, że negatywne skutki dotyczyły nawet zazwyczaj zyskowych wyników spółki osiąganych w sezonie letnim. Republika Czeska przedstawiła również wyniki kwartalne i dodatkowe informacje, z których wynika, dlaczego uznała, że ČSA znalazła się w trudnej sytuacji dopiero w sierpniu 2009 r.
- (61) Jeżeli chodzi o strukturę holdingu ČAH, władze czeskie wyjaśniły, że celem ČAH było „wydzielenie” spółek i poprawa ich dostępu do finansowania komercyjnego oraz przygotowanie ich do planowanej prywatyzacji. Stosunki między spółkami należącymi do spółki holdingowej byłyby regulowane umową w warunkach pełnej konkurencji oraz zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami zawartymi w czeskim kodeksie spółek handlowych i w ustawie o podatku dochodowym, które regulują stosunki między powiązanymi stronami.
- (62) W kwestii braku możliwości rozwiązania trudnej sytuacji, w jakiej znalazła się spółka ČSA, w ramach grupy ČAH, Republika Czeska wyjaśniła, że wszystkie spółki w ČAH znajdowały się pod kontrolą państwa, a zatem każda pomoc podlegałaby zasadom pomocy państwa. Ponadto każda pomoc finansowa musiałaby również spełniać wymogi czeskiego kodeksu spółek handlowych i przepisów czeskiego prawa podatkowego. Ponadto problemy, przed którymi stała spółka ČSA, pojawiły się przed stworzeniem struktury ČAH, a zatem nie mogły wynikać z „arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy ČSA” i stanowiły wewnętrzne problemy ČSA.
- (63) Jeżeli chodzi o ewentualny wkład portu lotniczego w Pradze w restrukturyzację ČSA, Republika Czeska stwierdziła, że port lotniczy w żaden sposób nie przyczynia się do restrukturyzacji ČSA oraz że Republika Czeska, jako jedyny akcjonariusz portu lotniczego w Pradze, nie przewiduje żadnego tego rodzaju wkładu w przyszłości. Transakcje między ČSA a portem lotniczym w Pradze przeprowadzane na standardowych warunkach, jakie port lotniczy w Pradze oferuje swoim partnerom biznesowym. Czysze i inne wynagrodzenia pieniężne były oparte na mających zastosowanie wykazach cen portu.
- (64) Oprócz spełniania podstawowych wymogów prawnych spółki tworzące ČAH miałyby znaczną autonomię gospodarczą w stopniu, w jakim spółka dominująca, czyli ČAH, nie ingerowałaby w zarządzanie działalnością swoich spółek zależnych. Ponieważ, jak wspomniano powyżej, wszystkie kontakty między spółkami tworzącymi ČAH odbywałyby się w warunkach pełnej konkurencji zgodnie z wymogami prawnymi, Republika Czeska stwierdziła, że nie było możliwe żadne przekazanie pomocy na restrukturyzację udzielonej ČSA przez którąkolwiek spółkę tworzącą ČAH.
- (65) Jeżeli chodzi o wątpliwości co do przywrócenia długoterminowej rentowności, Republika Czeska przedstawiła zmienione prognozy dotyczące przyszłego scenariusza rentowności ČSA, w których przedstawiono zmieniony scenariusz podstawowy. W nowym scenariuszu podstawowym przewidziano wolniejsze tempo wzrostu po przyjęciu nowego spojrzenia na rozwój zapotrzebowania oraz ostrożniejsze szacunki przyszłych cen ropy. W kwestii wstrzymania działalności nieopłacalnej działalności Republika Czeska potwierdziła, że wszystkie spółki zależne, z wyjątkiem Czech Airlines Technics, wygenerowały zysk i jako takie mogą zostać sprzedane jako dobrze funkcjonujące i rentowne przedsiębiorstwa. Spółka Czech Airlines Technics również zostanie sprzedana ČAH po cenie jej aktywów wycenionych przez niezależnego eksperta zewnętrznego. Jeżeli chodzi o finansowanie statków powietrznych dostarczanych po upływie okresu restrukturyzacji, Republika Czeska uznała, że po wdrożeniu planu restrukturyzacji oraz po wkroczeniu inwestora prywatnego, spółka będzie w stanie zabezpieczyć prywatne finansowanie na zamówione samoloty.
- (66) Jeżeli chodzi o środki wyrównawcze, Republika Czeska stwierdziła, że sprzedaż aktywów (w tym spółek zależnych), ograniczenie ASK oraz ograniczenie obecności ČSA w porcie lotniczym w Pradze stanowi wystarczający środek wyrównawczy, jako że ČSA jest małym przewoźnikiem o niedużej flocie i ograniczonej liczbie

połączeń. Spółka ČSA podlega presji konkurencyjnej ze strony dużych przedsiębiorstw i tanich przewoźników, przez co każde następne wyrównanie podważyłoby zdolność ČSA do osiągnięcia rentowności w rozsądnych ramach czasowych. Republika Czeska stwierdziła, że wstrzymanie lotów między Toronto a lotniskiem JFK w Nowym Jorku nastąpiło w listopadzie 2009 r., a zatem w zgłoszonym okresie restrukturyzacji.

- (67) Republika Czeska przedstawiła informacje o prywatnym kredycie wynoszącym [125–140] mln CZK udzielonym przez Komerční banka, który zaproponowano jako wkład własny ČSA. Kredyt stanowił linię kredytową udzieloną w oparciu o umowę ramową. Umowę ramową, w której przewidziano linię kredytową na kwotę [480–540] mln CZK, zawarto już w dniu 31 marca 2009 r. i zmieniono w czerwcu i grudniu 2009 r.
- (68) Jeżeli chodzi o wkład własny spółki ČSA w jej restrukturyzację, Republika Czeska przedstawiła dowody sprzedaży już wydzielonych aktywów. Ponadto Republika Czeska potwierdziła, że zgłoszona pomoc państwa w formie gwarancji, nie będzie potrzebna, ponieważ spółka ČSA zdołała uzyskać finansowanie prywatne na statek powietrzny, który został nabyty w formie leasingu finansowego, który został zapewniony przez [...]. Statek powietrzny dostarczono ČSA w maju 2011 r.

4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (69) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja otrzymała tylko jedną uzasadnioną uwagę od konkurenta ⁽¹⁾ i jedną uwagę od miejscowego stowarzyszenia obywatelskiego ⁽²⁾. Konkurentem jest spółka Travel Service, a.s. i Icelandair Group hf (zwana dalej „TS”) konkurująca z ČSA głównie na rynku podróży czarterowych. TS twierdzi, że pomocy udzielonej ČSA nie można uznać za zgodną, ponieważ nie spełnia ona warunków wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację.
- (70) Jeżeli chodzi o przywrócenie długoterminowej rentowności ČSA, TS krytykuje plan restrukturyzacji, począwszy od faktu, że w planie nie zawarto przejrzystego modelu biznesowego ⁽³⁾ dla spółki oraz że szereg kluczowych założeń scenariusza najbardziej pozytywnego ma charakter wyraźnie optymistyczny (cena paliwa, kursy walut, wykorzystanie mocy produkcyjnych). TS krytykuje

również środki wyrównawcze zaproponowane w oparciu o twierdzenie, że stanowią one zwykłe zaprzestanie działalności niezbędne dla przetrwania spółki. TS twierdzi również, że sprzedaż aktywów przedstawiana jako wkład własny została przeprowadzona a środki wydane przed rozpoczęciem jakiegokolwiek procesu restrukturyzacji, a zatem nie można jej uznać za faktyczny wkład w koszty restrukturyzacji.

- (71) Ponadto TS twierdzi, że dzięki pomocy państwa otrzymanej przez spółkę ČSA możliwe było rozszerzenie jej działalności i jej spółek zależnych. Spółka ČSA była rzekomo w stanie (i) rozszerzyć swoją działalność czarterową, mimo że ČSA zamierzała zaprzestać tej działalności, ponieważ uprzednio generowała straty, oraz (ii) odnowić swoją flotę, dzięki czemu spółka ČSA zyskała przewagę konkurencyjną, którą trudno byłoby zdobyć porównywalnym konkurentom w czasie kryzysu finansowego.
- (72) W praktyce TS twierdzi, że spółka ČSA skorzystała z otrzymanej pomocy państwa do rozszerzenia swojej działalności czarterowej prowadzonej poprzez spółkę zależną HCA, która może oferować loty po cenie o 20 % niższej od standardowych cen na rynku ⁽⁴⁾. TS twierdzi również, że w maju 2010 r. ČSA zwiększyła kapitał założycielski HCA o 162 mln CZK.
- (73) Dalsza korzyści rzekomo udzielone ČSA polegają na możliwości obsługi trasy Praga–Tel Awiw. TS twierdzi, że władze Republiki Czeskiej najwyraźniej negocjowały tę możliwość wyłącznie dla ČSA, w pewnym sensie obchodząc przepisy prawne i zapewniając ČSA przewagę nad jej konkurentem.
- (74) TS twierdzi również, że już przed utworzeniem ČAH doszło do faktycznej koncentracji portu lotniczego w Pradze i ČSA ze względu na utworzenie wspólnego zarządu tych dwóch spółek. W praktyce TS twierdzi, że dyrektor generalny ČSA otrzymuje wynagrodzenie od portu lotniczego w Pradze, oraz że dochodzi do subsydiowania skrośnego usług IT świadczonych przez ČSA.
- (75) Ponadto port lotniczy w Pradze następnie dokonał zakupu aktywów (budynków i gruntów) od przewoźnika lotniczego, których rzekomo nie potrzebował i wydzierżawił je z powrotem temu przewoźnikowi lotniczemu. Wynikiem tego rodzaju uprzywilejowanych stosunków między portem lotniczym w Pradze a ČSA jest preferencyjne traktowanie, takie jak dyskryminacja cenowa dotycząca usług portu lotniczego i dostęp do szczególnie chronionych informacji handlowych. Ponadto TS twierdzi, że utworzenie ČAH ma negatywny wpływ na konkurencję ze względu na pionową integrację portu lotniczego z głównym przewoźnikiem. Według TS główną przyczyną utworzenia ČAH jest umożliwienie udzielania pomocy państwa spółce ČSA poprzez nabycie jej spółek zależnych przez ČAH.

⁽¹⁾ Do uwagi dołączono dwie opinie i skargę.

⁽²⁾ Stowarzyszenie obywatelskie „Pro Hanspaulku” twierdzi, że pomoc udzielona Czech Airlines służy sztucznie utrzymaniu przewoźnika jako klienta portu lotniczego w Pradze, który planuje budowę kolejnego pasa startowego. Główne obawy stowarzyszenia obywatelskiego dotyczą wpływu na środowisko i społecznych skutków tego projektu.

⁽³⁾ W szczególności TS twierdzi, że spółka ČSA podejmuje złe decyzje biznesowe, do których należy otwarcie tras przynoszących straty, takich jak nowa trasa Praga– Abu Zabi otwarta we wrześniu 2011 r.

⁽⁴⁾ Ocena przedstawiona w motywach 171–174.

5. UWAGI REPUBLIKI CZESKIEJ DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (76) Republika Czeska udzieliła szczegółowych odpowiedzi na wszystkie argumenty podniesione przez osoby trzecie w przedstawionych przez nie uwagach. W szczególności, jeżeli chodzi o przywrócenie długoterminowej rentowności, Republika Czeska podkreśliła, że dokonała aktualizacji planu restrukturyzacji⁽¹⁾ i w ten sposób odniosła się do szeregu uwag w ramach zmienionych założeń. Ponadto Republika Czeska zauważyła, że kwota pomocy państwa uległa znacznemu obniżeniu w czasie trwania postępowania w świetle porzuconego projektu gwarantowanego z pomocy państwa zakupu statku powietrznego.
- (77) Jeżeli chodzi o ewentualne wykorzystanie środków z pomocy państwa na antykonkurencyjne zachowanie oddziału ČSA ds. lotów czarterowych, Republika Czeska stwierdziła, że działalność czarterowa była już niezależna i funkcjonowała oddzielnie od regularnego transportu w czasie przyznania pomocy państwa. Spółka ČSA nigdy nie wniosła pieniężnego wkładu do kapitału założycielskiego HCA⁽²⁾. Kapitał założycielski HCA powiększono o wkład niepieniężny części działalności ČSA zaangażowanej w funkcjonowanie transportu czarterowego. Niezależny ekspert dokonał oceny tej części działalności.
- (78) Jeżeli chodzi o rzekomą przewagę uzyskaną przez ČSA w zakresie obsługi trasy do Tel Awiwu, Republika Czeska wyjaśniła, iż mimo że TS wybrano (zgodnie z procedurą otwartą; począwszy od harmonogramu lotów na zimę 2011/12) na wyłącznego przewoźnika lotniczego z prawami do przewozu na dziesięć lat w zakresie świadczenia uzgodnionych usług na trasie Praga-Tel Awiw zgodnie z prawem właściwym⁽³⁾, TS nie uzyskało żadnej gwarancji, że żaden inny przewoźnik nie będzie upoważniony do obsługi tej trasy w tym okresie. Władze czeskie stwierdziły, że ogólną polityką Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej nie jest utrzymywanie istniejących ograniczeń, lecz wręcz przeciwnie jest nią rozszerzanie możliwości na rzecz przewoźników lotniczych pod względem dostępu do rynku w celu liberalizacji rynków usług transportu lotniczego.
- (79) Jeżeli chodzi o otwarcie trasy Praga–Abu Zabi, Republika Czeska wyjaśniła, że spółka ČSA nie obsługuje tej trasy sama, tylko we współpracy z Etihad Airways jako lot

objęty dzieleniem oznaczeń linii⁽⁴⁾. Trasa ta jest głównie przeznaczona dla pasażerów transferowych, którzy mogliby skorzystać z wielu różnych długodystansowych lotów łączonych z Abu Zabi obsługiwanych przez Etihad Airways. Taka współpraca poprawiła zatem możliwości sprzedaży ČSA i przyczyniła się do przywrócenia jej długoterminowej rentowności po bardzo niskich kosztach dodatkowych.

- (80) Według Republiki Czeskiej sprzedaż i ponowna dzierżawa budynku biura APC była standardową praktyką rynkową, dzięki której sprzedający mógł uzyskać zbywalne aktywa, natomiast nabywca uzyskał stabilne źródło przyszłego przychodów z opłat czynszowych. Ponadto sprzedane grunty miały znaczenie strategiczną w świetle budowy nowego pasa startowego, który miał zostać wybudowany w porcie lotniczym w Pradze. Z tego względu port lotniczy w Pradze był zainteresowany zakupem tej nieruchomości. Ponadto zgodnie z ustawą o własności portu lotniczego Praga-Ruzyně⁽⁵⁾, port lotniczy w Pradze, wraz ze wszystkimi gruntami sąsiadującymi lub powiązаныmi, może być jedynie własnością Republiki Czeskiej lub podmiotu prawnego mającego siedzibę w Republice Czeskiej i w całości należącego do państwa. Wymóg ten ograniczył liczbę odpowiednich nabywców jedynie do spółek w całości będących własnością państwa. Operator portu lotniczego w Pradze był takim podmiotem i miał ponadto strategiczny interes w nabyciu przedmiotowych gruntów.
- (81) Republika Czeska niejednokrotnie powtarzała, że stosunki handlowe między ČSA a portem lotniczym w Pradze są i zawsze były zgodne z prawem krajowym i prawem UE (zob. motywy 61-64). Jeżeli chodzi o ČAH, Republika Czeska wyjaśniła, że zgodnie z rezolucją rządu nr 848 z dnia 24 listopada 2010 r. ČAH stanowi stałej integracji pionowej infrastruktury z przewoźnikami lotniczymi, ale jedynie ograniczone czasowo i funkcyjnie połączenie (ČSA z portem lotniczym w Pradze), którego celem jest sprzedaż ČSA i jej spółek zależnych na możliwie najlepszych warunkach.
- (82) Ponadto jeżeli chodzi o uwagi przedstawione przez stowarzyszenie obywatelskie Pro Hanspaulku, Republika Czeska stwierdziła, że przedmiotowe stowarzyszenie obywatelskie nie przedstawiło dowodów na istnienie uzasadnionego interesu, ani nie można wywnioskować, że taki interes istniał, na podstawie przedstawionego zarzutu, który dotyczył ukończenia nowego pasu startowego w porcie lotniczym w Pradze rzekomo wykorzystywanego przede wszystkim przez zrestrukturyzowaną spółkę ČSA. W tej kwestii Republika Czeska odpowiedziała, że zgodnie z planem restrukturyzacji obecność ČSA w porcie lotniczym w Pradze w praktyce będzie ograniczana, a zatem uwagi przedstawione przez stowarzyszenie obywatelskie są bezpodstawne.
- (4) Umowa o wspólnej obsłudze połączeń jest popularną formą współpracy między przewoźnikami lotniczymi, w ramach której lot obsługiwany przez konkretnego przewoźnika jest oferowany przez innych przewoźników w celu poprawy ich możliwości sprzedaży. Dzięki takiej formie współpracy przewoźnicy mogą rozwijać oferowane przez siebie sieci połączeń.
- (5) Ustawa nr 69/2010 o własności portu lotniczego Praga-Ruzyně.

⁽¹⁾ Po wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja otrzymała od Republiki Czeskiej dwie zaktualizowane wersje planu restrukturyzacyjnego (z dnia 15 września 2011 r. i z dnia 3 stycznia 2012 r.).

⁽²⁾ Przed restrukturyzacją spółka HCA świadczyła również usługi biura podróży, które spółka ČSA planowała zamknąć w pierwszej wersji planu restrukturyzacyjnego. W zmienionym planie restrukturyzacji utrzymano jednak biuro podróży HCA i włączono oddział ČSA ds. działalności czarterowej.

⁽³⁾ Ustawa nr 49/1997 o lotnictwie cywilnym i zmieniająca ustawę nr 455/1991 o zezwoleniach handlowych (ustawa o zezwoleniach handlowych), z późniejszymi zmianami, oraz Traktat między rządem Czechosłowackiej Republiki Federalnej a rządem Państwa Izrael dotyczący transportu lotniczego podpisany w Jeruzalem w dniu 24 kwietnia 1991 r.

6. OCENA POMOCY

6.1 ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA

- (83) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (84) Pojęcie pomocy państwa ma zastosowanie do wszelkiej korzyści udzielonej bezpośrednio lub pośrednio, finansowanej przy użyciu zasobów państwowych, przyznanej przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień⁽¹⁾.
- (85) W tym kontekście zgłoszony zastrzyk kapitałowy w formie zamiany długu na kapitał własny w przypadku pożyczki udzielonej przez spółkę Osinek należy uznać za pomoc państwa. Zastrzyk kapitałowy obejmuje zasoby państwowe oraz stanowi selektywną korzyść dla spółki ČSA, ponieważ dzięki niemu sytuacja finansowa spółki uległa poprawie.
- (86) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości pomoc udzieloną przedsiębiorstwu uznaje się za mającą wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi, jeżeli przedsiębiorstwo to prowadzi działalność na rynku otwartym na handel na szczeblu UE⁽²⁾. Na ewentualne zakłócenie konkurencji wskazuje już zwykle wzmocnienie pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstwa w porównaniu z pozycją innych konkurencyjnych przedsiębiorstw poprzez udzielenie danemu przedsiębiorstwu korzyści gospodarczej, której w inny sposób dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w ramach prowadzenia swojej zwykłej działalności gospodarczej⁽³⁾. Pomoc przyznawana przedsiębiorstwu przez państwo członkowskie może zatem przyczynić się do utrzymania lub zwiększenia krajowej działalności, co może spowodować, że przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych państwach członkowskich będą miały mniejsze szanse penetracji rynku danego państwa członkowskiego⁽⁴⁾.
- (87) Środek ten wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi i na konkurencję, ponieważ ČSA konkuruje z innymi przewoźnikami lotniczymi w Unii Europejskiej, w szczególności od wejścia w życie trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego („trzeciego pakietu”) w dniu 1 stycznia 1993 r. Przedmiotowy środek umożliwia spółce ČSA kontynuowanie działalności, dzięki czemu spółka nie musi borykać się

z konsekwencjami wynikającym zwykle ze złych wyników finansowych, a zatem zakłóca konkurencję.

- (88) Zgłoszony zastrzyk kapitałowy w formie zamiany długu na kapitał własny stanowi zatem pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Władze czeskie nie kwestionują powyższego wniosku.

6.2 ZGODNOŚĆ POMOCY Z PRAWEM

- (89) Art. 108 ust. 3 TFUE stanowi, że państwo członkowskie nie może wprowadzić w życie środka pomocy, dopóki Komisja nie przyjmie decyzji zatwierdzającej ten środek. Komisja zauważa, że władze czeskie wdrożyły pomoc, tj. przeprowadziły zamianę długu na kapitał własny w przypadku pożyczki udzielonej przez spółkę Osinek w dniu 30 czerwca 2010 r. Komisja ubolewa zatem, że Republika Czeska nie dopełniła obowiązku niepodejmowania działań i w ten sposób naruszyła swoje zobowiązanie na mocy art. 108 ust. 3 TFUE.

6.3 ZGODNOŚĆ POMOCY Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM NA PODSTAWIE WYTYCZNYCH DOTYCZĄCYCH POMOCY NA RATOWANE I RESTRUKTURYZACJĘ

- (90) Artykuł 107 ust. 3 lit. c) TFUE stanowi, że pomoc może zostać zatwierdzona, jeżeli została przyznana na sprzyjanie rozwojowi niektórych sektorów gospodarki, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (91) Zdaniem Komisji omawiany środek stanowi pomoc na restrukturyzację, który należy ocenić w świetle kryteriów zawartych w wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację w celu określenia, czy może być on uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 TFUE.

6.3.1 Kwalifikowalność

- (92) Jeżeli chodzi o kwalifikowalność, pkt 33 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację stanowi, że przedsiębiorstwo musi kwalifikować się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu pkt 9–13 tych wytycznych.

Przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji

- (93) Zgodnie z pkt 9 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację Komisja uważa przedsiębiorstwo za znajdujące się w trudnej sytuacji, jeżeli ani przy pomocy środków własnych, ani środków, które mogłoby uzyskać od właścicieli/akcjonariuszy lub wierzycieli, nie jest ono w stanie powstrzymać strat, które bez zewnętrznej interwencji władz publicznych prawie na pewno doprowadzą to przedsiębiorstwo do zniknięcia z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej.
- (94) Następnie w pkt 10 lit. a) wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację uściślono, że spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością uważa się za znajdującą się w trudnej sytuacji, jeżeli ponad połowa jej kapitału założycielskiego została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy.

(1) Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99 *Francja przeciwko Komisji („Stardust Marine”)*, [2002] Rec. I-4397.

(2) Zob. w szczególności wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 lipca 1988 r., sprawa 102/87 *Republika Francuska przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich* [1988] Rec. 4067.

(3) Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 września 1980, sprawa 730/79 *Philip Morris Holland BV przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich* [1980] Rec. 2671.

(4) Zob. w szczególności wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 grudnia 2005 r., sprawa C-66/02 *Włochy przeciwko Komisji* [2005] Zb.Orz. I-10968, pkt 117 oraz z dnia 15 czerwca 2006 r., połączone sprawy C-393/04 i C-41/05 *Air Liquide Industries Belgium* [2006] Zb.Orz. I-5332, pkt 35.

- (95) Władze czeskie twierdzą, że spółka ČSA, będąca spółką akcyjną na mocy prawa czeskiego, a zatem spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w rozumieniu pkt 10 lit. a) wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację, znalazła się w bardzo trudnej sytuacji w sierpniu 2009 r., w którym to czasie kryzys finansowy wywierał poważny wpływ nawet w pełni sezonu – w czasie letniego harmonogramu lotów. W tym czasie przepływ operacyjny środków pieniężnych spadł do poziomu [-2,4–-2,1] mld, co miało drastyczny wpływ na majątek spółki.
- (96) W sierpniu 2009 r. spółka faktycznie spełniała warunki określone w pkt 10 lit. a) wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację. Całkowity kapitał założycielski ČSA wynosił 2 735 mln CZK. Zgodnie z czeskim standardem rachunkowości, kapitał własny ČSA był ujemny przed sierpniem 2009 r. (wyniósł [-1 000–(-900)] mln CZK na koniec lipca 2009 r.) i ponad jedna czwarta jej kapitału założycielskiego została utracona w okresie poprzedzających 12 miesięcy od czasu, w którym kapitał własny wyniósł [900–1 000] mln CZK w lipcu 2008 r. W sierpniu 2009 r. spółka ČSA rozpoczęła zatem proces swojej restrukturyzacji. W związku z tym w czasie udzielenia pomocy na restrukturyzację w czerwcu 2010 r. spółka faktycznie stanowiła przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację.

Nowo utworzone przedsiębiorstwo

- (97) W pkt 12 wytycznych przewiduje się, że nowo utworzone przedsiębiorstwo nie kwalifikuje się do pomocy na ratowanie lub restrukturyzację nawet, jeżeli jego pierwotna sytuacja finansowa jest niepewna. Przedsiębiorstwo zasadniczo uznaje się za nowo utworzone w okresie pierwszych 3 lat po rozpoczęciu działalności w danej dziedzinie.
- (98) Spółka ČSA została utworzona w 1923 r., w związku z czym nie można jej uznać za nowo utworzone przedsiębiorstwo.

Grupa kapitałowa

- (99) Zgodnie z pkt 13 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstwo należące lub przejęte przez większą grupę kapitałową w normalnych warunkach nie kwalifikuje się do pomocy w celu ratowania lub restrukturyzacji, z wyjątkiem sytuacji, w której można wykazać, że trudności przedsiębiorstwa są wewnętrzne i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy oraz że te trudności są zbyt poważne, aby mogły być przezwyciężone przez samą grupę. W przypadku, w którym przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji tworzy podmiot zależny, podmiot ten będzie, wraz z kontrolującym go przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji, uważany za grupę i może otrzymać pomoc zgodnie z warunkami ustanowionymi w punkcie 13 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację.
- (100) W czasie udzielenia pomocy na restrukturyzację w 2010 r. spółka ČSA tworzyła grupę wraz z szeregiem przedsiębiorstw prowadzących działalność w dziedzinach

związanych z transportem lotniczym⁽¹⁾. Ze sprawozdań finansowych grupy wynika, że przewoźnik lotniczy, mimo że jest częścią większej grupy spółek, w praktyce odpowiada za główną część obrotów (94 %), w związku z czym żaden inny członek grupy nie ma możliwości sfinansowania procesu restrukturyzacji tego przewoźnika. Ponadto ze sprawozdań finansowych wynika, że straty przewoźnika lotniczego stanowią jego problemy wewnętrzne i dlatego nie można ich przypisać do żadnej części grupy.

- (101) Komisja uznaje zatem, że trudności spółki ČSA nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy, ale powstały w przeważającej mierze na skutek niewystarczających przychodów z działalności podstawowej. Trudności te są zbyt poważne, aby grupa mogła się z nimi uporać samodzielnie, zwłaszcza że dodatni wkład ze strony rentownych spółek zależnych jest zdecydowanie za mały, aby umożliwić wyrównanie strat z działalności podstawowej ČSA.
- (102) Komisja zauważa, że utworzenie spółki ČAH (koniec 2011 r./początek 2012 r.), która zasadniczo stanowi grupę kapitałową w rozumieniu pkt 13 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację, nastąpiło po udzieleniu pomocy na restrukturyzację, przez co może zostać uznane za element restrukturyzacji, który nie ma żadnego wpływu na kwalifikowalność pomocy na restrukturyzację. W związku z tym Komisja zauważa, że wszystkie stosunki handlowe między spółkami tworzącymi ČAH będą przebiegały w warunkach pełnej konkurencji zgodnie ze stosownymi przepisami prawa czeskiego⁽²⁾, a zatem nie jest możliwe dokonanie wkładu w proces restrukturyzacji spółki ČSA przez innych członków grupy.

6.3.2. Przywrócenie długoterminowej rentowności

- (103) Po pierwsze, zgodnie z pkt 35 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację plan restrukturyzacji, którego okres trwania musi być możliwie najkrótszy, musi przywrócić długoterminową rentowność przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania.
- (104) Zgodnie z pkt 36 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie plan restrukturyzacji musi opisać okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa i wziąć między innymi pod uwagę aktualny stan i przewidywania z podaniem scenariuszy opartych o najkorzystniejsze, najmniej korzystne i pośrednie założenia.
- (105) Plan musi przewidzieć taką zmianę sytuacji przedsiębiorstwa, która po zakończeniu restrukturyzacji pozwoli mu pokryć wszystkie koszty wraz z amortyzacją i opłatami finansowymi. Oczekiwany zwrot zaangażowanego kapitału musi być wystarczający, aby pozwolić przedsiębiorstwu, które poddano restrukturyzacji, by stało się konkurencyjne na rynku na podstawie własnych osiągnięć (pkt 37 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację).

⁽¹⁾ Obejmowały one: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 % własności), ČSA Services, s.r.o. (100 % własności), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 % własności), Slovak Air Service, s.r.o. (100 % własności), Czech Airlines Handling, s.r.o. i Czech Airlines Technics, a.s. (100 % własności).

⁽²⁾ Art. 66a i 196a Ustawy nr 513/1991 (kodeks spółek handlowych) oraz sekcja 23 pkt 7 ustawy nr 586/1992 (Ustawa o Podatku Dochodowym).

- (106) Komisja zauważa, że jak podsumowano w sekcji 2.3 powyżej, w planie restrukturyzacji opisuje się okoliczności, które doprowadziły do trudnej sytuacji spółki. Uwzględnia się w nim obecne i przyszłe perspektywy głównego rynku ČSA, mianowicie regularnych lotniczych przewozów pasażerskich, oraz przedstawia się scenariusze oparte o najkorzystniejsze, najmniej korzystne i pośrednie założenia, a także słabości i silne strony ČSA. Komisja zauważa zatem, że w planie restrukturyzacji uwzględnia się wszystkie aspekty formalne wymagane w pkt 36 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację.
- (107) W ramach obecnego planu restrukturyzacji zakłada się przywrócenie długoterminowej rentowności do czerwca 2014 r. Zmieniony pięcioletni okres restrukturyzacji jest stosunkowo długi. Zgodnie jednak ze scenariuszem podstawowym ČSA będzie generować zysk już w 2013 r. Ponadto wdrożono już większość środków restrukturyzacyjnych, m.in. zmniejszono spółkę oraz wygenerowano wkład własny. Władze czeskie wykazały, że strategię określoną w planie restrukturyzacyjnym rozłożono na pięć lat po przeprowadzeniu dokładnej oceny najkrótszego okresu potrzebnego na przywrócenie długoterminowej rentowności ČSA, z uwzględnieniem możliwych przyszłych warunków operacyjnych. Ponadto Komisja zauważa, że w obecnej sytuacji gospodarczej szczególnie w sektorze transportu lotniczego konieczne jest osiągnięcie stabilizacji wyników działalności operacyjnej i usługowej, aby zapewnić długoterminową rentowność, która będzie stanowić solidną podstawę przyszłego wzrostu, a nie tylko krótkoterminową zmianę. Osiągnięcie tego celu zajmuje zwykle kilka lat. Komisja zauważa ponadto, że w poprzednich przypadkach zatwierdzono okres restrukturyzacji trwający pięć lat lub dłużej⁽¹⁾. Dlatego też, po rozważeniu wszystkich kwestii, Komisja uznaje pięcioletni okres restrukturyzacji za akceptowalny.
- (108) Aby umożliwić zmianę sytuacji ČSA, w planie restrukturyzacji przewiduje się znaczne obniżenie kosztów (w szczególności poprzez zmniejszenie zdolności przewozowych i liczby pracowników oraz ograniczenie floty spółki i obsługiwanej sieci) oraz szereg inicjatyw w zakresie przychodów.
- (109) Komisja zauważa, że ČSA znacznie zmniejszyła liczbę pilotów i personelu pokładowego – zlikwidowano już ponad 1 000 miejsc pracy. Oczekuje się, że inicjatywy na rzecz obniżenia kosztów wygenerują zyski netto w wysokości [390–425] mln CZK do końca 2012 r. Koszty sprzedaży w przeliczeniu na pasażera obniżono już o [15,5–17] % w 2010 r.
- (110) Komisja zauważa ponadto, że zgodnie z oczekiwaniami zarówno ograniczenie zarówno floty (o 30 %), jak i sieci (o [18–20] %) ma spowodować wzrost przychodów na ASK o [3,9–4,3] %. W rezultacie zgodnie ze scenariuszem podstawowym wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach ma się zwiększyć do [66–73] %. Odnowienie floty oraz zastąpienie Boeingów Airbusami doprowadzi do obniżenia kosztów operacyjnych i kosztów obsługi technicznej, co zaowocuje bardziej efektywnym zarządzaniem flotą. Oczekuje się, że zmniejszenie sieci i floty wygeneruje zyski netto w wysokości [195–215] mln CZK do końca 2012 r.
- (111) Komisja zauważa również, że ČSA wprowadziła nowy system zarządzania przychodami ukierunkowany na zwiększenie przychodu na ASK o [3–3,5] % w 2011 r. Oczekuje się, że w połączeniu z przychodami ze sprzedaży powiązanych produktów własnych oraz produktów osób trzecich takie zarządzanie przychodami przyczyni się do osiągnięcia zysków w wysokości [500–560] mln CZK do końca 2012 r.
- (112) Na podstawie znajomości sektora wynikającej z innych przypadków restrukturyzacji przewoźników lotniczych Komisja uznaje, że przedmiotowe inicjatywy mogą pozwolić ČSA na zmniejszenie kosztów i wygenerowanie dodatkowych przychodów w celu przywrócenia długoterminowej rentowności do czerwca 2014 r.
- (113) Wyniki prognozy oparto na realistycznych założeniach, w szczególności na stopach wzrostu, inflacji, cen paliwa i kursów wymiany USD/CZK. W uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania Republika Czeska odniosła się do wątpliwości Komisji co do przyjętych założeń, przedstawiając dalsze wyjaśnienia, w szczególności:
- poza przedłużeniem pierwotnego okresu restrukturyzacji Republika Czeska zmieniła swoją prognozę zmian na drodze do przywrócenia rentowności, opierając się na scenariuszu podstawowym, nie zaś na scenariuszu optymistycznym, jak zakładano w pierwotnym planie. Celem ČSA jest obecnie osiągnięcie stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału w wysokości [1,7–1,85] % do 2014 r. zamiast [3–3,5] % zgodnie z pierwotną wersją planu restrukturyzacji;
 - ČSA przesunęła termin dostawy 7 statków powietrznych z lat 2013 i 2014 na lata 2014–2016. Spółka potwierdza, że sfinansuje zakup wszystkich tych statków powietrznych z finansowania komercyjnego, bez jakiegokolwiek pomocy państwa;
 - Republika Czeska potwierdziła, że ČSA rezygnuje ze wszystkich rodzajów działalności przynoszących straty.
- (114) Komisja z zadowoleniem zauważa, że w reakcji na decyzję o wszczęciu postępowania skorygowano przyjęte założenia dotyczące wewnętrznych i zewnętrznych czynników, takie jak spodziewana wolniejsza stopa wzrostu popytu w latach 2010–2013 i wyższe ceny paliwa. Przegląd i przyjęcie szeregu kluczowych założeń doprowadziły do zmiany prognoz finansowych, co zaowocowało

⁽¹⁾ Zob. decyzje Komisji w sprawach *Australian Airlines* (C 6/09), Dz.U. L 59 z 9.3.2010, s. 1, motyw 296 (sześcioletni okres restrukturyzacji), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, motyw 217 (pięcioletni okres restrukturyzacji) oraz *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, motyw 93 (pięcioletni okres restrukturyzacji).

obniżeniem przewidywanego zysku na rok 2013 z [123–135] mln CZK do [68–75] mln CZK. Dostosowane założenia dają obecnie bardziej realistyczny i rzetelny obraz przyszłego rozwoju ČSA.

- (115) Ponadto ČSA przedstawiła analizę scenariuszy obejmującą, poza opisanymi powyżej najbardziej realistycznymi założeniami (scenariusz podstawowy), scenariusz optymistyczny i scenariusz pesymistyczny ze zmienionymi założeniami dotyczącymi szeregu kluczowych czynników.
- (116) W ramach scenariusza podstawowego ČSA przewiduje osiągnięcie dodatniej marży operacyjnej począwszy od 2013 r. Nawet zgodnie ze scenariuszem pesymistycznym ČSA osiągnęłaby rentowność do 2014 r.
- (117) Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału spółki powinna jednak powrócić zaledwie do umiarkowanych poziomów (ok. [1,9–2,2] %) do 2015 r. Taki zwrot jest stosunkowo niski, ale wydaje się realistyczny w świetle faktu, że grupa spółek porównywalnych z ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) osiągnęła stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału w przedziale [-1,2–-1]–[5,4–6,3] % w latach 2003–2009. W tej grupie pozytywną stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału osiągnęły tylko Lufthansa ([5,3–6] %), British Airways ([4,9–5,7] %) oraz AF-KLM ([2–2,3] %). Z drugiej strony przewoźnicy niskokosztowi osiągnęli stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału w wysokości [5,5–6,5]–[15,5–17] % w latach 2004–2007 ⁽¹⁾.
- (118) Docelowa stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału ČSA pozostanie zatem poniżej stopy najbardziej efektywnych przewoźników niskokosztowych lub dużych głównych przewoźników wymienionych powyżej, którzy czerpią korzyści z ekonomii skali. ČSA ze swoją zrestrukturyzowaną flotą (20–23 statki powietrzne) pozostaje małym graczem regionalnym, którego długoterminowy rozwój może najlepiej zabezpieczyć wejście prywatnego inwestora.
- (119) W świetle faktu, że Republika Czeska, jako właściciel spółki, jest w pełni świadoma sytuacji i popiera terminową prywatyzację, takie przywrócenie rentowności w umiarkowanym stopniu wydaje się akceptowalne. Ponadto fakt, że ČSA zdołała uzyskać prywatnie finansowany leasing na nowe statki powietrzne zamiast kredytu bankowego zabezpieczonego przez państwo, jak pierwotnie planowano, świadczy o tym, że rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności spółki.
- (120) Ponadto Komisja zauważa z zadowoleniem, że ČSA poczyniła dotąd znaczne postępy w procesie restrukturyzacji oraz że wdrożenie zaplanowanych inicjatyw pozytywnie wpłynęło na ČSA już w 2011 r.: chociaż zaprzestano [15,5–17] % lotów w ujęciu rok do roku, spadek przychodów z ruchu lotniczego w ujęciu rok do roku wyniósł zaledwie [8–9] %. W pierwszym kwartale 2012 r. nastąpił wzrost liczby pasażerów z punktu do punktu o [7,9–8,4] %, co z kolei pozytywnie wpłynęło na przychody na liczbę dostępnych miejsc na kilometr (RASK),

które wzrosły o [12,5–14] %. W 2011 r. ČSA zdołała również zmniejszyć koszty cateringu o [115–130] mln CZK oraz koszt jednostkowy na pasażera o [14,5–16] %. W wyniku wdrożenia środków oszczędnościowych koszty związane z korzystaniem z globalnego systemu dystrybucji spadły o [68–75] mln CZK w 2010 r. i o [89–96] mln CZK w 2011 r. w ujęciu rok do roku.

- (121) ČSA przeprowadziła już planowaną redukcję personelu i sprzedaż aktywów, a także wydzielenie usług niezwiązanych z działalnością podstawową i przekazanie ich spółkom zależnym, które następnie zostały sprzedane ČAH.
- (122) W świetle powziętych istotnych środków restrukturyzacyjnych oraz poczynionych dotąd postępów Komisja uważa, że zmieniony plan restrukturyzacji pozwoli ČSA na przywrócenie długoterminowej rentowności w rozsądnych ramach czasowych.
- 6.3.3. Unikanie nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji (środki wyrównawcze)**
- (123) Po drugie, zgodnie z pkt 38 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację, aby zapewnić minimalizację negatywnych skutków dla warunków wymiany handlowej, należy wprowadzić środki wyrównawcze. Środki te mogą polegać na zbyciu aktywów, ograniczeniu zdolności produkcyjnych lub udziału w rynku oraz ograniczeniu barier wejścia na dane rynki (pkt 39 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację).
- (124) W tym względzie do celu oceny środków wyrównawczych sumy odpisane jako straty i zamknięcie działalności przynoszącej straty, które w dowolnym stopniu byłyby konieczne, aby przywrócić rentowność, nie będą uznawane za obniżenie zdolności produkcyjnych lub udziału w rynku (pkt 40 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację).

- (125) ČSA proponuje następujące środki wyrównawcze:

- obniżenie zdolności przewozowych;
- rezygnacja z przydziałów czasu na lądowanie w koordynowanych portach lotniczych w Europie, w tym sprzedaż przydziałów w porcie lotniczym Londyn-Heathrow;
- sprzedaż aktywów.

- (126) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości w odniesieniu do niektórych środków wyrównawczych zaproponowanych przez ČSA w tym sensie, że sprawiają one wrażenie zwykłych środków na rzecz przywrócenia rentowności. Republika Czeska wyjaśniła ten punkt i przedstawiła uzasadnienie wykazujące stosowność wyżej wymienionych środków.

⁽¹⁾ Badanie rynku sporządzone przez Boston Consulting Group.

Obniżenie zdolności przewozowych

- (127) ČSA planuje zmniejszyć swoją flotę o 50 %, co z kolei wpłynie na sieć tras. Całkowita zdolność spółki w 2009 r. wynosiła [8–9] mld dostępnych miejsc na kilometr. ČSA planuje, że po zakończeniu procesu restrukturyzacji dostępnych będzie [6,2–7] mld miejsc na kilometr, tzn. sieć zostanie zmniejszona o [2–2,2] mld ASK (co stanowi [20–25] %).
- (128) ČSA zgodziła się również, że pozostałe środki, takie jak decyzja o anulowaniu tras do Nowego Jorku i Toronto, należy uznać za zwykłe środki na rzecz przywrócenia rentowności. Decyzję tę podjął zarząd ČSA w lipcu 2009 r. (tzn. przed rozpoczęciem okresu restrukturyzacji). Lotów zaprzestano od listopada 2009 r. Fakt, że ČSA zdecydowała o zaprzestaniu obsługi tras przed rozpoczęciem okresu restrukturyzacji wskazuje jednak na to, że tę decyzję handlową podjęto w celu poprawy rentowności przewoźnika lotniczego, a nie w celu zminimalizowania ewentualnych zakłócających skutków pomocy państwa dla warunków wymiany handlowej.
- (129) W zmienionym planie restrukturyzacji w ramach środków wyrównawczych ČSA proponuje likwidację sześciu rentownych tras⁽¹⁾ oraz obniżenie liczby dostępnych miejsc na kilometr w przypadku kolejnych 10 rentownych tras⁽²⁾. Zaprzestanie obsługi tras i proponowane obniżenie zdolności przewozowej doprowadzą do zmniejszenia oferowanej zdolności o [900–1 000] mln ASK, co odpowiada obniżeniu zdolności regularnych przewozów o [10–11] %⁽³⁾ w porównaniu z rokiem 2009. ČSA potwierdziła, że utrzyma obniżoną zdolność oferowaną w ramach środków wyrównawczych do zakończenia okresu restrukturyzacji.
- (130) Trasy uznaje się za rentowne, jeżeli w 2009 r. miały one dodatnią marżę na pokrycie C1. Marża C1 uwzględnia koszty lotu, pasażerów i dystrybucji (tzn. koszty zmienne) przypisane do poszczególnych tras. Oblicza się ją w następujący sposób: (przychody z trasy – koszty zmienne trasy)/przychody z trasy. Stąd wszystkie trasy, które mają dodatnią marżę C1, generują przychody wystarczające nie tylko do pokrycia kosztów zmiennych trasy, ale również do wniesienia wkładu w koszty stałe spółki.
- (131) Zdaniem Komisji marża na pokrycie C1 wydaje się odpowiednią wartością, ponieważ uwzględnia się w niej wszystkie koszty bezpośrednio związane z daną trasą. Komisja zauważa, że podobną marżę zaakceptowano w porównywalnej sprawie⁽⁴⁾.
- (132) W odniesieniu do argumentu osoby trzeciej (TS), która twierdzi, że ČSA otworzyła nowe trasy przynoszące

straty, takie jak trasa Praga–Abu Zabi, Komisja zauważa, w związku z wyjaśnieniem przedstawionym przez władze czeskie, że trasa ta jest obsługiwana we współpracy z Etihad Airways w ramach dzielenia oznaczeń linii. W każdym razie, chociaż nowe trasy mogą zostać otwarte, ČSA zobowiązała się do zmniejszenia całkowitej sieci o [20–25] % (w przeliczeniu na ASK) oraz do utrzymania tak zmniejszonej sieci do zakończenia okresu restrukturyzacji. Ponadto ČSA zaproponowała likwidację lub obniżenie swoich zdolności przewozowych na 16 rentownych trasach w ramach rekompensaty dla konkurentów.

Rezygnacja z przydziałów czasu na lądowanie w koordynowanych portach lotniczych w Europie

- (133) Komisja zauważa, że w wyniku zmian w sieci ČSA zrezygnuje z szeregu przydziałów czasu start lub lądowanie w koordynowanych portach lotniczych⁽⁵⁾. Rezygnacja z przydziałów czasu na lądowanie umożliwi innym konkurencyjnym przewoźnikom lotniczym zwiększenie zdolności w tych koordynowanych portach lotniczych (niezależnie od faktycznie wycofanej trasy) i w związku z tym stanowi obniżenie barier wejścia na rynek z korzyścią dla konkurentów ČSA.

Sprzedż aktywów

- (134) Ponadto ČSA twierdzi, że za środek wyrównawczy należy uznać także sprzedaż aktywów spółki nieprzynoszących strat, np. sprzedaż przydziałów czasu start lub lądowanie w porcie lotniczym Londyn-Heathrow (zob. motyw 47) i 15 statków powietrznych (zob. motyw 48), jak również sprzedaż działalności w zakresie sprzedaży towarów bezcłowych (zob. motyw 46) i sprzedaż spółek zależnych na rzecz ČAH (zob. motyw 53). Niemniej w świetle faktu, że środki wyrównawcze powinny zostać wdrożone w szczególności na rynku, na którym spółka po restrukturyzacji będzie miała silną pozycję rynkową, istotne są wyłącznie środki związane z rynkiem lotniczych przewozów pasażerskich.
- (135) Dlatego też, poza obniżeniem zdolności przewozowych o [10–11] % na rentownych trasach i rezygnacją z przydziałów czasu start lub lądowanie w koordynowanych portach lotniczych, za stosowne środki wyrównawcze można uznać wyłącznie sprzedaż przydziałów czasu start lub lądowanie w porcie lotniczym Londyn-Heathrow oraz sprzedaż 15 statków powietrznych w odróżnieniu od sprzedaży działalności w zakresie sprzedaży towarów bezcłowych i sprzedaży spółek zależnych na rzecz ČAH, które nie wpływają na pozycję ČSA na jej rynku podstawowym.

Stosowność zaproponowanych środków wyrównawczych

- (136) W ramach oceny stosowności środków wyrównawczych Komisja uwzględni strukturę rynku i warunki konkurencji, aby zapewnić, że żaden środek nie prowadzi do szkód w strukturze rynku (pkt 39 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzacji).

⁽¹⁾ [...].

⁽²⁾ [...].

⁽³⁾ Redukcja netto bez wycofania tras przynoszących straty, które są konieczne do przywrócenia rentowności, również przy uwzględnieniu planowanego podniesienia zdolności w latach obrotowych 2010–2013.

⁽⁴⁾ Zob. decyzja Komisji w sprawie *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, motyw 111.

⁽⁵⁾ Większość tych przydziałów znajduje się w koordynowanych portach lotniczych (porty lotnicze, w których przydziałów dokonuje koordynator na podstawie rozporządzenia Rady (EWG) NR 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1)).

- (137) Środki muszą być proporcjonalne do zakłócających skutków pomocy oraz w szczególności do wielkości i względnego znaczenia przedsiębiorstwa na rynku lub rynkach. Stopień wymienionych ograniczeń musi zostać ustalony na zasadzie indywidualnego podejścia (pkt 40 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację).
- (138) Komisja zauważa, że, choć ČSA wciąż ma dominującą pozycję na czeskim rynku lotniczym, jej udział w zdolnościach przewozowych i wynikach całego Europejskiego sektora lotniczego (pod względem liczby pasażerów) wynosi zaledwie 1–2 %. W przypadku stosunkowo małego przewoźnika, jakim jest ČSA, dalsze zmniejszenie wielkości floty może mieć negatywny wpływ na jego rentowność, a zarazem nie zapewni żadnych znaczących możliwości rynkowych konkurentom.
- (139) W odniesieniu do najważniejszej części wkładu własnego, tj. obniżenia zdolności, Komisja uznaje obniżenie o [10–11] % za wystarczające, zwłaszcza w porównaniu z innymi przypadkami restrukturyzacji przewoźników lotniczych⁽¹⁾.
- (140) W tym kontekście Komisja uznaje wyżej wymienione środki wyrównawcze za wystarczające, zgodnie z wytycznymi dotyczącymi pomocy na ratowanie i restrukturyzację, do zapewnienia jak największej minimalizacji negatywnych skutków dla warunków wymiany handlowej.

6.3.4. Pomoc ograniczona do minimum (wkład własny)

- (141) Po trzecie, zgodnie z pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację w celu ograniczenia ilości pomocy do ścisłego minimum koniecznych kosztów restrukturyzacji niezbędny jest znaczący wkład z zasobów własnych beneficjenta w restrukturyzację. Wkład ten może pochodzić ze sprzedaży aktywów, które nie są niezbędne do dalszego istnienia przedsiębiorstwa, lub z zewnętrznych źródeł finansowania na warunkach rynkowych.
- (142) W przypadku dużych przedsiębiorstw Komisja zazwyczaj uznaje za odpowiedni wkład w wysokości co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji. W wyjątkowych okolicznościach i w przypadkach szczególnych trudności Komisja może jednak zezwolić na niższy wkład (pkt 44 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację).
- (143) Wkład musi być rzeczywisty, tzn. faktyczny, wykluczający wszystkie przyszłe spodziewane zyski takie jak przepływ środków pieniężnych (pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację). Wkład własny z założenia nie może obejmować żadnej dodatkowej pomocy państwa.
- (144) W świetle całkowitych kosztów restrukturyzacji w wysokości [8 900 – 10 500] mln CZK proponowany wkład własny ČSA stanowią:
- prywatny kredyt bankowy udzielony przez bank Komerční banka ([125–140] mln CZK) oraz
 - sprzedaż aktywów (grunty, nieruchomości, statki powietrzne i spółki zależne)⁽²⁾.
- (145) Wkład własny ČSA proponowany przez władze czeskie stanowiłby [70–80] % całkowitych kosztów restrukturyzacji. Ponadto Komisja zauważa, że ČSA uzyskała umowę prywatnego leasingu w odniesieniu do statku powietrznego ([25–30] mln USD), co również można uznać za wkład własny.

Leasing statku powietrznego

- (146) W maju 2011 r. ČSA zdołała uzyskać finansowaną ze środków prywatnych umowę leasingu na zakup statku powietrznego Airbus A319 i dwóch silników. Leasingu tego udzielono na warunkach rynkowych przez [...]. Umowa leasingu odpowiada pożyczce w wysokości [25–30] mln USD (ok. [520–600] mln CZK lub [5,3–5,9] % kosztów restrukturyzacji).
- (147) Przedsiębiorstwo leasingowe dostarczy ČSA statek powietrzny do użytku w ramach leasingu finansowego na okres 10 lat; po całkowitym spłaceniu wszystkich rat ČSA stanie się właścicielem statku powietrznego. Oprócz wpłaty zaliczkowej w wysokości [29–33] % ceny statku powietrznego ČSA będzie uiszczać kwartalne płatności na rzecz leasingodawcy; płatności te będą obliczane na podstawie sumy ceny statku powietrznego i równowartości odsetek od kredytu udzielonego przez bank przedsiębiorstwu leasingowemu (trzymiesięczna londyńska międzybankowa stopa procentowa (LIBOR) plus marża). Spłata opłat leasingowych (czy raczej spłata kredytu udzielonego przedsiębiorstwu leasingowemu przez [...]) będzie zabezpieczona w szczególności zastawem na statku powietrznym na rzecz banku na czas trwania leasingu.
- (148) Komisja zauważa, że umowa leasingu dowodzi, iż ČSA była już w stanie uzyskać finansowanie ze źródeł zewnętrznych na warunkach rynkowych bez jakiegokolwiek pomocy ze strony władz czeskich. Takie finansowanie pokazuje, że rynek wierzy w możliwość przywrócenia rentowności spółki zgodnie z założeniami. Komisja uznaje zatem leasing o wartości [520–600] mln CZK za część wkładu własnego.

⁽¹⁾ W sprawie *Air Malta* (decyzja Komisji SA.33015, C(2012) 4198 final) obniżenie zdolności w zakresie rentownych tras wyniosło 5 %. W poprzednich decyzjach w sprawie restrukturyzacji linii lotniczych przyjęte środki wyrównawcze dotyczyły całkowitego obniżenia zdolności – Austrian Airlines: 15 % (decyzja Komisji C 6/2009, Dz.U. L 59 z 9.3.2010, s. 1, motyw 323), LTU: 28 % (decyzja Komisji N 428/2002, Dz.U. C 148 z 25.6.2003) lub zmniejszenia udziału w rynku – Cyprus Airways: 3 % (decyzja Komisji C 10/2006, Dz.U. L 49 z 22.2.2008, s. 25, motyw 129).

⁽²⁾ Zob. szczegółowe informacje w tabeli 5.

Prywatny kredyt bankowy udzielony przez Komerční banka

(149) Proponowany kredyt udzielony przez Komerční banka obejmuje linię kredytową opartą na umowie ramowej. Komisja zauważa, że umowę ramową w sprawie linii kredytowej w wysokości [480–540] mln CZK zawarto już w dniu 31 marca 2009 r., oraz że z powodu pogarszającej się sytuacji finansowej ČSA w kolejnych zmianach umowy ramowej obniżono wysokość linii kredytowej. W ostatniej zmianie umowy ramowej z grudnia 2009 r. przewidziano linię kredytową w wysokości zaledwie [200–220] mln CZK do dnia 30 czerwca 2010 r. Komisja rozumie, że proponowany wkład własny w wysokości [125–140] mln CZK jest ostatnią kwotą pozostającą do spłaty w ramach tej linii kredytowej.

(150) Wkład własny powinien pokazywać, że rynek wierzy w możliwość przywrócenia rentowności spółki zgodnie z założeniami. Z uwagi na to, że odnośną umowę o kredyt zawarto na długo przed rozpoczęciem okresu restrukturyzacji, oraz na fakt, że bank Komerční banka stopniowo obniżał wysokość linii kredytowej, Komisja nie akceptuje tego prywatnego kredytu jako wkładu własnego w rozumieniu pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację.

Sprzedaż aktywów

(151) Sprzedaż aktywów można podzielić na trzy grupy: (i) sprzedaż na rzecz prywatnych operatorów rynku, (ii) sprzedaż nieruchomości portowi lotniczemu w Pradze oraz (iii) sprzedaż spółek zależnych państwu czeskiemu (spółka ČAH).

(i) Sprzedaż na rzecz prywatnych operatorów rynku

(152) Sprzedaż tę przeprowadzono częściowo w drodze otwartej, przejrzystej i bezwarunkowej procedury przetargowej, np. sprzedaż działalności w zakresie sprzedaży towarów bezcłowych oraz sprzedaż spółki Slovak Air Services, s.r.o. Kolejną część sprzedano prywatnym podmiotom w wyniku indywidualnych negocjacji, np. statki powietrzne i przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym Londyn-Heathrow sprzedano odpowiednio różnym przewoźnikom lotniczym oraz spółce British Airways. Sprzedaż odbyła się w lipcu 2010 r. i wygenerowała kwotę w wysokości [3–3,5] mld CZK ([31–35]% całości kosztów restrukturyzacji).

(153) Komisja zauważa, że ta część wkładu własnego w koszty restrukturyzacji faktycznie pochodzi ze środków własnych spółki oraz jest rzeczywista i faktyczna, zgodnie z wymogami zawartymi w pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację. Komisja akceptuje zatem te wpływy jako wkład własny.

(ii) Sprzedaż na rzecz portu lotniczego w Pradze

(154) Grunty i nieruchomości zlokalizowane w granicach portu lotniczego Praga-Ruzyně sprzedano portowi lotniczemu

w Pradze w dniach 9 grudnia 2009 r., 2 lutego 2010 r. i 13 maja 2010 r. Kwota sprzedaży tych aktywów wyniosła [1 620–1 850] mln CZK ([15–17] % całości kosztów restrukturyzacji).

(155) Republika Czeska uchwaliła ustawę w sprawie własności portu lotniczego Praga-Ruzyně, na mocy której wszelkie grunty i nieruchomości w granicach portu lotniczego Praga-Ruzyně muszą być własnością spółki będącej własnością państwa z uwagi na ich znaczenie strategiczne. Według władz czeskich nieruchomości ta ma strategiczne znaczenie dla portu lotniczego Praga-Ruzyně z uwagi na nową drogę startową, która ma tam powstać.

(156) Wszystkie te aktywa sprzedano po cenie ustalonej w sprawozdaniach z wyceny sporządzonych przez niezależnych ekspertów z Republiki Czeskiej⁽¹⁾ przed przeprowadzeniem odpowiednich transakcji. Komisja przeanalizowała przedstawione sprawozdania z wyceny i uznała je za wystarczająco rzetelne. Wyceny te nie dają żadnych podstaw do zastrzeżeń, ponieważ nie stwierdzono w nich żadnych błędów, sporządzono je z zastosowaniem przyjętych metod oraz są one oparte na wiarygodnych założeniach. Komisja zauważa również, że sprawozdania z wyceny opracowano przed przeprowadzeniem odpowiednich transakcji oraz nie uwzględniono w nich pozycji państwa działającego jako monopson, czyli będącego jedynym potencjalnym nabywcą. Dlatego też Komisja uznaje, że wyniki przedstawionych sprawozdań z wyceny są odpowiednio zbliżone do rzeczywistych cen rynkowych aktywów.

(157) W sprawozdaniu z wyceny nie uwzględniono zastawów ani innych obciążeń. W odniesieniu do zastawów, w szczególności w odniesieniu do pożyczki udzielonej przez spółkę Osinek, władze czeskie potwierdziły, że wszystkie zastawy zniesiono przed przeprowadzeniem sprzedaży. W dwóch z trzech umów sprzedaży, datowanych na dzień 9 grudnia 2009 r. i 2 lutego 2010 r., strony uzgadniają przekazanie nieruchomości bez żadnych obciążeń. Tylko trzecia umowa, z dnia 13 maja 2010 r., zawiera postanowienie, na mocy którego przekazana nieruchomość obejmuje obciążenia i służebności wymienione w rejestrze gruntów. Umowa obejmuje następujące obciążenia:

a) służebność na rzecz portu lotniczego w Pradze w zakresie korzystania z transformatorów i punktów dystrybucji (na działce nr 2587);

b) służebność na rzecz ČSA w zakresie korzystania z gruntu do celów operacyjnych (działka nr 2588/3);

c) służebność na rzecz PREdistribuce, a.s. w zakresie obsługi sieci kablowej i prawo do wstępu na nieruchomość (działka nr 2586/1).

⁽¹⁾ Eksperti, o których mowa (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. i PROSCON, s.r.o.), są zarejestrowani w rejestrze instytucji specjalistycznych prowadzonym przez czeskie Ministerstwo Sprawiedliwości oraz posiadający doświadczenie w zakresie wyceny aktywów.

- (158) Komisja uznaje, że obciążenia i służebności mogą zasadniczo obniżyć wartość nieruchomości. Komisja zauważa jednak, że służebność, o której mowa w motywie 156 lit. a) wygasła wraz z przekazaniem nieruchomości, ponieważ była to służebność na rzecz samego nabywcy. Władze czeskie potwierdziły, że służebność, o której mowa w motywie 156 lit. b), nie istniała już w momencie przekazania nieruchomości. Trzecia służebność, wymieniona w motywie 156 lit. c), wciąż obowiązuje, przy czym jest ona jednym z warunków podłączenia portu lotniczego w Pradze do sieci dystrybucji energii elektrycznej obsługiwanej przez spółkę PREdistribuce, a.s.
- (159) W związku z zasadniczym znaczeniem jedynej służebności przekazanej łącznie z nieruchomością Komisja uznaje, że opisane powyżej służebności nie wpłynęły na wartości sprzedanych aktywów.
- (160) W świetle powyższych faktów Komisja akceptuje zyski ze sprzedaży gruntów w wysokości [1 620–1 850] mln CZK jako wkład własny.
- (iii) Sprzedaż spółek zależnych na rzecz ČAH
- (161) Kolejną część sprzedaży na rzecz państwa stanowi sprzedaż spółek zależnych ČSA na rzecz ČAH. Spółki te to: HCA ([500–580] mln CZK); Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] mln CZK), ČSA Services, s.r.o. ([25–28] mln CZK) oraz Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] mld CZK). Łączna wartość sprzedaży spółek zależnych wynosi [2,35–2,6] mld CZK ([24–26] % całkowitych kosztów restrukturyzacji).
- (162) Wartości sprzedaży ustalono na podstawie sprawozdań z wyceny sporządzonych przez Deloitte Advisory, s.r.o. oraz PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o., o których mowa w motywie 53. Komisja przeanalizowała przedstawione sprawozdania z wyceny i uznała je za wystarczająco rzetelne. Wyceny te nie dają żadnych podstaw do zastrzeżeń, ponieważ nie stwierdzono w nich żadnych błędów, sporządzono je z zastosowaniem przyjętych metod oraz są one oparte na wiarygodnych założeniach. Dlatego też Komisja uznaje, że wyniki przedstawionych sprawozdań z wyceny są odpowiednio zbliżone do rzeczywistych cen rynkowych aktywów. Komisja zauważa również, że sprawozdania z wyceny opracowano przed przeprowadzeniem odpowiednich transakcji.
- (163) Utworzenie spółki ČAH było przedmiotem uwag konkurenta, który stwierdził, że celem takiej struktury jest wyłącznie zapewnienie ČSA dodatkowego finansowania. Komisja zauważa jednak, że Republika Czeska zadeklarowała utworzenie ČAH z powodów innych niż jedynie transfer kapitału do ČSA. Głównym celem ČAH jest zwiększenie atrakcyjności spółek będących własnością państwa dla potencjalnych inwestorów. Obecna struktura ČAH w praktyce ułatwi odrębne przeprowadzenie prywatyzacji poszczególnych spółek zależnych ČSA na rzecz różnych inwestorów. Ponadto utworzenie ČAH powinno zapewnić konkurencyjną wycenę usług wewnątrz grupy oraz stymulować generowanie zysków przez wszystkie spółki zależne, jak również ich ukierunkowanie na klientów zewnętrznych.
- (164) Wreszcie czeski organ ds. konkurencji zatwierdził utworzenie spółki ČAH w jej obecnej formie (ze zobowiązaniami), a sprzedaży spółek zależnych dokonano na podstawie wyżej wymienionych sprawozdań z wyceny.
- (165) W świetle powyższych faktów Komisja zauważa, że całkowity wkład własny obejmujący sprzedaż spółek zależnych wyniósłby [78–85] % całkowitych kosztów restrukturyzacji. W omawianym przypadku uwzględnianie tego środka nie jest jednak konieczne, ponieważ nawet bez niego ČSA przedstawiła wkład własny wystarczający do pokrycia kosztów restrukturyzacji (składający się ze sprzedaży na rzecz prywatnych operatorów rynku, sprzedaży gruntów i nieruchomości państwowemu portowi lotniczemu w Pradze oraz leasingu statku powietrznego), którego wartość wynosi [5,2–5,8] mld CZK lub [55–60] % kosztów restrukturyzacji⁽¹⁾.
- (166) W związku z Komisja uznaje, że spełniono wymogi zawarte w pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację, a zatem kwota pomocy ogranicza się do ścisłego minimum niezbędnych kosztów restrukturyzacji.
- 6.3.5. Zasada „pierwszy i ostatni raz”**
- (167) Pomoc musi wreszcie spełniać zasadę „pierwszy i ostatni raz”. W pkt 72 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację przewiduje się, że przedsiębiorstwo, które otrzymało pomoc na ratowanie i restrukturyzację w okresie ostatnich dziesięciu lat, nie kwalifikuje się do tej pomocy.
- (168) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące możliwych elementów pomocy państwa w pożyczce udzielonej przez spółkę Osinek. W ostatecznej decyzji w sprawie SA.29864 – możliwe konsekwencje w postaci istnienia pomocy państwa w przypadku pożyczki udzielonej przez Osinek a.s. – Komisja stwierdziła, że pożyczka udzielona przez spółkę

⁽¹⁾ Zgłoszony element pomocy wynosi 2 500 mln CZK. Wartość leasingu statku powietrznego ([520–600] mln CZK), sprzedaży na rzecz prywatnych operatorów rynku ([3–3,5] mln CZK) oraz sprzedaży gruntów i nieruchomości na rzecz państwa ([1,62–1,85] mln CZK) wynosi łącznie [5,2–5,8] mld CZK. Dlatego też gdyby nawet sprzedaż spółek zależnych na rzecz ČAH została uznana za pomoc, element pomocy wyniósłby [4,5–5] mld CZK (2 500 mln CZK plus [2,35–2,6] mld CZK). Element pomocy jest niższy niż wysokość wkładu własnego ([5,2–5,8] mld CZK), który w związku z tym pokrywałby ponad 50 % całkowitych kosztów restrukturyzacji w wysokości [8,9–10,5] mld CZK.

Osinek a.s. nie stanowiła pomocy państwa, a nawet gdyby stanowiła taką pomoc, byłaby ona zgodna z ramami prawnymi⁽¹⁾. Władze czeskie potwierdziły ponadto, że ČSA nie korzystała z pomocy na ratowanie i restrukturyzację w ciągu ostatnich dziesięciu lat. W związku z tym Komisja uznaje, że spełniono zasadę „pierwszy i ostatni raz”.

6.3.6. Pozostałe możliwe kwestie związane z pomocą państwa

(169) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego osoby trzecie podniosły szereg dodatkowych możliwych kwestii związanych z pomocą państwa, mianowicie dotyczących sprzedaży spółki HCA, finansowania krzyżowego wynagrodzenia dyrektora generalnego ČSA przez port lotniczy w Pradze oraz możliwą korzyść przyznaną ČSA na obsługę trasy Praga–Tel Awiw.

Sprzedaż spółki HCA

(170) W swoich uwagach TS twierdziła, że ČSA skorzystała z otrzymanej pomocy państwa w celu rozszerzenia swojej działalności związanej z przewozami czarterowymi (prowadzonej poprzez spółkę zależną HCA) oferującej loty po cenie o 20 % niższej od standardowych cen na rynku.

(171) Komisja zażądała szczegółowych informacji na temat sprzedaży i przyszłej działalności spółki HCA. Republika Czeska wyjaśniła, że przy przekazaniu działalności związanej z przewozami czarterowymi spółka HCA nie otrzymała ani jednego statku powietrznego, oraz potwierdziła, że wszystkie leasingi statków powietrznych są przeprowadzane na warunkach rynkowych na podstawie opinii eksperta na temat wyceny przekazania⁽²⁾ lub rat leasingowych ustalonych na podstawie „Przeglądu rat leasingowych” (ang. *Lease Rate Digest*) publikowanego przez Międzynarodowy Urząd Lotnictwa (ang. *International Bureau of Aviation*)⁽³⁾, który specjalizuje się w szacowaniu rynkowych stóp procentowych leasingów operacyjnych w odniesieniu do poszczególnych typów statków powietrznych i lat produkcji.

(172) W odniesieniu do ewentualnego możliwego przeniesienia pracowników władze czeskie wyjaśniły, że niewielką liczbę personelu administracyjnego (ok. 20 osób) przeniesiono z ČSA do HCA w 2010 r. w związku z częścią działalności ČSA związaną z przewozami czarterowymi oraz zgodnie z przepisami czeskiego kodeksu handlowego. Większość personelu, w tym piloci i personel pokładowy, rozpoczęła pracę dla HCA w wyniku nowego

procesu rekrutacji. Wszyscy pracownicy, którzy byli wcześniej zatrudnieni przez ČSA, rozwiązali swoje umowy i zawarli nowe z HCA. Na nowe umowy nie przeniesiono żadnych uprawnień związanych ze stażem pracy.

(173) Ponadto Republika Czeska potwierdziła, że nie przekazano części floty ČSA do HCA, gdzie wykorzystywano by ją do obsługi lotów ČSA. HCA nie rozszerzała swojej działalności od 2009 r. i powraca jedynie do pierwotnej liczby lotów obsługiwanych przez dział lotów czarterowych ČSA w latach 2008–2009. Spółka nie przejmie obsługi regularnych lotów do miejsc przeznaczenia, które ČSA przestała obsługiwać, lecz będzie oferować wyłącznie loty czarterowe.

(174) W świetle przedstawionych informacji Komisji uważa, że nie dochodzi do subsydiowania skrośnego działalności między spółkami ČSA i HCA oraz że nie przekazano spółce HCA selektywnej korzyści przyznanej ČSA.

Finansowanie krzyżowe wynagrodzenia dyrektora generalnego

(175) Dyrektor generalny ČSA był również dyrektorem generalnym portu lotniczego w Pradze i otrzymywał wynagrodzenie od obydwu podmiotów w latach 2010 i 2011. W odniesieniu do twierdzenia dotyczącego możliwej korzyści przyznanej ČSA w formie wynagrodzenia jej dyrektora generalnego Republika Czeska wyjaśniła, że wynagrodzenie dyrektora generalnego ustalono na podstawie dwóch oddzielnych umów o zarządzanie zawartych pomiędzy dyrektorem generalnym a odpowiednio ČSA i portem lotniczym w Pradze. Ponadto Republika Czeska zapewniła, że port lotniczy w Pradze nie udzielał żadnej rekompensaty za wypłacanie wynagrodzenia za działalność dyrektora generalnego w ramach ČSA. Zgodnie z tymi dwoma umowami o zarządzanie wynagrodzenie składało się z dwóch komponentów, tj. wynagrodzenia podstawowego i premii za wyniki. W umowie ze ČSA podstawę wynagrodzenia obniżono do 1 CZK za miesiąc, dopóki spółka ČSA nie osiągnie pozytywnych wyników z działalności operacyjnej. Kwota premii za wyniki pozostawała jednak na poziomie dwunastokrotnego nieobniżonego komponentu podstawowego rocznie.

(176) Komisja zweryfikowała przegląd wynagrodzenia dyrektora generalnego, z którego wynika, że w istocie wynagrodzenie i premia wypłacane mu przez ČSA wyniosły w przybliżeniu [...] jego dochodu rocznego; pozostała kwota [...] wynikała z zatrudnienia w porcie lotniczym w Pradze. Różnicę tę uzasadniają w szczególności różne wyniki obu spółek w odnośnym okresie.

(177) W związku z faktem, że dyrektor generalny otrzymywał wynagrodzenie za swoją pracę w obu spółkach w sposób odzwierciedlający ich wyniki, Komisja uznaje, że ČSA nie otrzymała żadnej pomocy państwa w związku ze sposobem wynagradzania za pracę jej dyrektora generalnego.

(1) Pomoc państwa przyznana na podstawie ram prawnych służy innemu celowi, mianowicie ma ułatwić przedsiębiorstwu dostęp do zewnętrznych źródeł finansowania, aby zaradzić poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, a zatem nie stanowi pomocy na ratowanie i restrukturyzację w rozumieniu wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

(2) Opinia eksperta z dnia 3 czerwca 2011 r. przeprowadzona dla spółki ČSA przez przedsiębiorstwo Ernst&Young Valuations, s.r.o.

(3) <http://www.ibagroup.com/publications/lease-rate-digest>.

Połączenie z Tel Awiwem

- (178) W swoich uwagach TS twierdzi, że Republika Czeska negocjowała możliwość obsługi trasy Praga–Tel Awiw dla więcej niż jednego przewoźnika ze szczególną korzyścią dla ČSA. Negocjacje, które obejmowały zmianę dwustronnej umowy o przewozie lotniczym (zwanej dalej „umową”) między Republiką Czeską a Państwem Izrael⁽¹⁾, odbyły się niedługo po zakończeniu postępowania prowadzonego w trybie procedury otwartej na obsługę tej trasy, które wygrała spółka TS (zob. motyw 73).
- (179) Komisja zauważa, że Republika Czeska miała prawo rozpocząć z Państwem Izrael negocjacje w sprawie rozszerzenia praw dostępu do rynku transportu dla przewoźników lotniczych obydwu stron do czasu zawarcia jednolitej euro-śródziemnomorskiej umowy dotyczącej usług lotniczych między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony a Państwem Izrael z drugiej strony.
- (180) W trakcie konsultacji poprzedzających zawarcie umowy władze lotnicze uzgodniły m.in. tymczasowe rozszerzenie dostępu do rynku transportu poprzez zezwolenie na „loty specjalne”, w następstwie czego zmieniono umowę.
- (181) Władze czeskie wyjaśniły, że rozszerzenia dostępu do czesko-izraelskiego rynku transportu nie negocjowano wyłącznie na korzyść ČSA oraz że zobowiązanie do rozszerzenia dostępu było w pełni zgodne z krajowymi przepisami prawnymi i nie było sprzeczne z decyzją Urzędu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej przyznającą prawa transportowe do obsługi trasy spółce Travel Service⁽²⁾.
- (182) Komisja uznaje, że państwo członkowskie w istocie ma prawo w dowolnym momencie zainicjować zmianę umowy dwustronnej, jeżeli przedmiot tej zmiany nie stoi w sprzeczności z przepisami prawa unijnego. Ponadto decyzja, na mocy której przyznano TS prawo do obsługi trasy Praga–Tel Awiw, nie zakazuje przyznawania podobnych praw innemu operatorowi, jeżeli jest to zgodne z postanowieniami umowy.
- (183) Komisja zauważa wreszcie, że art. III ust. 1 zmienionej umowy stanowi, że „każda Umawiająca się Strona ma prawo wyznaczyć na piśmie skierowanym do drugiej Umawiającej się Stronie jednego przewoźnika lotniczego

lub większą ich liczbę do celów świadczenia uzgodnionych usług na określonych trasach”. ČSA nie jest zatem jedynym przewoźnikiem lotniczym, który mógłby czerpać korzyści ze zmiany umowy. Wydaje się, że zmiana umowy stanowi w istocie środek otwarcia rynku, który można uznać za prokonkurencyjny. Nie można zatem uznać, że środek ten sprzyja w szczególności ČSA i że w związku z tym stanowi pomoc państwa.

6.4. WNIOSEK

- (184) Zgłoszony środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu artykułu 107 ust. 1 TFUE. Komisja wyraża ubolewanie, że władze czeskie nie wywiązały się z obowiązku stosowania klauzuli zawieszającej na mocy art. 108 ust. 3 TFUE. W świetle powyższych ustaleń Komisja uznaje jednak, że przyznana pomoc w wysokości 2 500 mln CZK oraz plan restrukturyzacji są zgodne z warunkami przedstawionymi w wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację. Komisja stwierdza zatem, że pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na mocy z artykułu 107 ust. 3 lit. c) TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc na restrukturyzację zgłoszona przez Republikę Czeską polegająca na przyznaniu 2 500 mln CZK spółce České aerolinie, a.s. (Czech Airlines) w postaci zamiany długu na kapitał własny w ramach pożyczki stanowi pomoc państwa w rozumieniu artykułu 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Wdrożenie tej pomocy państwa jest zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Czeskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 września 2012 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Traktat pomiędzy rządem Czeskiej i Słowackiej Republiki Federalnej a rządem Państwa Izrael dotyczący przewozu lotniczego podpisany w Jerozolimie dnia 24 kwietnia 1991 r.

⁽²⁾ Decyzja Urzędu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej nr 278/2011-220-SP/18 z dnia 30 czerwca 2011 r.