

BESCHLUSS DER KOMMISSION**vom 19. September 2012****über die staatliche Beihilfe SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) umgesetzt von der Tschechischen Republik für České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — Umstrukturierungsplan)***(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2012) 6352)***(Nur die tschechische Fassung ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2013/151/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION,

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

gestützt auf den Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV ⁽¹⁾ in Bezug auf die Beihilfe SA.30908 (C 11/C, vormals N 176/10) ⁽²⁾,

nach Aufforderung von Beteiligten zur Stellungnahme nach den oben genannten Bestimmungen und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 12. Mai 2010 setzte die Tschechische Republik die Kommission von der Umstrukturierungsbeihilfe an České aerolinie, a.s. (nachfolgend als „ČSA“ bezeichnet) in Kenntnis. Die Kommission bat mit Schreiben vom 6. Juni 2010 und 25. November 2010 um weitere Auskünfte, worauf die tschechischen Behörden mit Schreiben vom 15. und 24. September 2010, 15. Dezember 2010 und 28. Februar 2011 antworteten.

⁽¹⁾ Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle von Artikel 87 und 88 EG-Vertrag Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (nachfolgend als „AEUV“ bezeichnet) getreten. Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und Artikel 107 und 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahmen auf Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Der AEUV hat auch bestimmte terminologische Änderungen wie zum Beispiel die Ersetzung von „Gemeinschaft“ durch „Union“ und von „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ mit sich gebracht. Die Terminologie des AEUV wird in diesem Beschluss durchgängig verwendet.

⁽²⁾ Beschluss C(2011) 994 final der Kommission vom 23. Februar 2011 (ABl. C 182 vom 23.6.2011, S. 13).

- (2) Mit Schreiben vom 23. Februar 2011 teilte die Kommission der Tschechischen Republik ihren Beschluss mit, in Bezug auf die Beihilfe das Verfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen (nachfolgend als der „Eröffnungsbeschluss“ bezeichnet). Die Tschechische Republik gab mit Schreiben vom 28. April 2011 Stellungnahmen hierzu ab. Die Kommission stellte mit Schreiben vom 26. Juli 2011, 15. März 2012, 7. Mai 2012 und 11. Juli 2012 weitere Fragen, worauf die tschechischen Behörden am 22. August 2011, 15. September 2011, 7. Oktober 2011, 16. November 2011, 23. November 2011, 12. Dezember 2011, 3. Januar 2012, 16. April 2012, 22. Mai 2012, 14. Juni 2012, 5. Juli 2012, 10. Juli 2012, 20. Juli 2012 und 10. August 2012 antworteten.

- (3) Der Eröffnungsbeschluss wurde am 23. Juni 2011 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Kommission forderte Beteiligte zur Stellungnahme auf.

- (4) Die Kommission erhielt am 30. Juni 2011, 19. Juli 2011, 15. August 2011, 25. November 2011 und 13. Dezember 2011 Stellungnahmen von zwei Beteiligten. Sie leitete diese an die Tschechische Republik weiter, um ihr Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Tschechische Republik äußerte sich mit Schreiben vom 31. August 2011 und 3. Februar 2012.

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME UND DES UMSTRUKTURIERUNGSPLANES**2.1 UMSTRUKTURIERUNGSBEIHLIFE**

- (5) Die gesamten notifizierten Umstrukturierungsbeihilfemaßnahmen waren (i) ein Darlehen des staatlichen Unternehmens Osinek, a.s. in Höhe von 2 500 Mio. CZK (sofern es als staatliche Beihilfe zu betrachten wäre); (ii) die Freigabe der Besicherung und ein Schulden-Swap des Osinek-Darlehens und (iii) ein garantiertes Bankdarlehen in Höhe von 20,8 Mio. EUR zur Finanzierung eines Flugzeugkaufs. Die notifizierten geplanten Gesamtumstrukturierungskosten belaufen sich auf insgesamt [8,9-10,5] (*) Mrd. CZK ⁽³⁾ ([360–410] Mio. EUR).

(*) Geschäftsgeheimnis

⁽³⁾ Betrag der Umstrukturierungskosten nach einer Überprüfung des Umstrukturierungsplans (vom 3. Januar 2012). In der Notifizierung betragen die Umstrukturierungskosten [7,60–9,20] Mrd. CZK.

(6) Am 21. März 2012 erließ die Kommission einen Beschluss in der Sache SA.29864 hinsichtlich des möglichen Beihilfecharakters eines von Osinek, a.s. gewährten Darlehens. Die Untersuchung führte zur Schlussfolgerung, dass das Osinek-Darlehen keine staatliche Beihilfe darstellte und, selbst wenn dem so wäre, doch mit dem Vorübergehenden Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen zur Erleichterung des Zugangs zu Finanzierungsmitteln in der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise⁽¹⁾ (nachfolgend als „Vorübergehender Rahmen“ bezeichnet) vereinbar wäre. Daher wird im Rahmen des gegenwärtigen Umstrukturierungsfalls nicht mehr auf diese Maßnahme eingegangen. Der garantierte Bankkredit in Höhe von 20,8 Mio. EUR wurde aufgegeben, da ČSA ein von [...] gewährtes Finanzleasing abschließen konnte. Somit ist die einzige Umstrukturierungsbeihilfemaßnahme, die es noch zu bewerten gilt, der Schulden-Swap des Osinek-Darlehens, dem die Freigabe der Besicherung des Darlehens voranging.

Freigabe der Besicherung und Schulden-Swap

(7) Am 3. Mai 2010 verabschiedete die tschechische Regierung die Entschließung Nr. 333 über den Plan zur Umstrukturierung von ČSA (nachfolgend als „Entschließung

Nr. 333“ bezeichnet), durch die die tschechische Regierung das Ministerium für Industrie und Handel anwies⁽²⁾, die Freigabe von Verpfändungen gegenüber einigen der Sicherheiten vor der Erhöhung des Stammkapitals von ČSA umzusetzen. Der Schulden-Swap basierte rechtlich auf dieser Entschließung und wurde am 30. Juni 2010 umgesetzt.

2.2 BEIHILFEEMPFÄNGER

(8) ČSA ist seit 1923 die nationale Fluggesellschaft der Tschechischen Republik. 2009 beförderte das Unternehmen 37 % der Passagiere, die in Prag abflogen oder landeten. ČSA ist ein staatliches Unternehmen, wobei 95,69 % seiner Anteile der Tschechischen Republik über dessen Finanzministerium gehören. Minderheitsaktionäre sind Česká pojišťovna a. s. (2,26 %), die Hauptstadt Prag (1,53 %) und die Hauptstadt Bratislava (0,51 %). Das Unternehmen ist Mitglied der Luftfahrtallianz SkyTeam und bietet Linienflugdienste (104 Ziele in 44 Ländern) an. 2009 beförderte ČSA 4,7 Millionen Passagiere und erzielte Einnahmen in Höhe von 14,9 Mrd. CZK (96 Mio. EUR).

(9) Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Finanzdaten von ČSA von 2006 bis zum 1. Halbjahr 2011.ts

Tabelle 1

Finanzdaten von ČSA (nach tschechischen Buchhaltungsstandards)

'000 CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Gewinn/Verlust	- 396 951	206 600	470 057	- 3 756 125	76 159	[- 710 000 - (- 630 000)]
Umsatz	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000-7 250 000]
Cashflow aus operativen Tätigkeiten	- 533 192	- 275 234	- 1 762 376	- 3 066 694	- 1 205 542	NZ
Verbindlichkeiten	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000-2 900 000]
Nettozinsen	- 94 374	- 55 254	- 14 263	NZ	NZ	NZ
Nettoinventarwert	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000-6 225 000]

Tabelle 2

Entwicklung von Schlüsselkriterien im Jahr 2009 (nach tschechischen Buchhaltungsstandards)

'000 CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Verluste	[- 1 320 000-(- 1 190 000)]	[- 1 840 000-(- 1 660 000)]	[- 2 625 000-(- 2 365 000)]
Umsatz	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Verbindlichkeiten	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Nettoinventarwerte	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

⁽¹⁾ ABl. C 16 vom 22.1.2009, S. 1.

⁽²⁾ Forderungen gegenüber ČSA im Rahmen des Osinek-Darlehensvertrags wurden im September 2009 an das Ministerium für Industrie und Handel abgetreten, wodurch die Liquidierung von Osinek ermöglicht wurde.

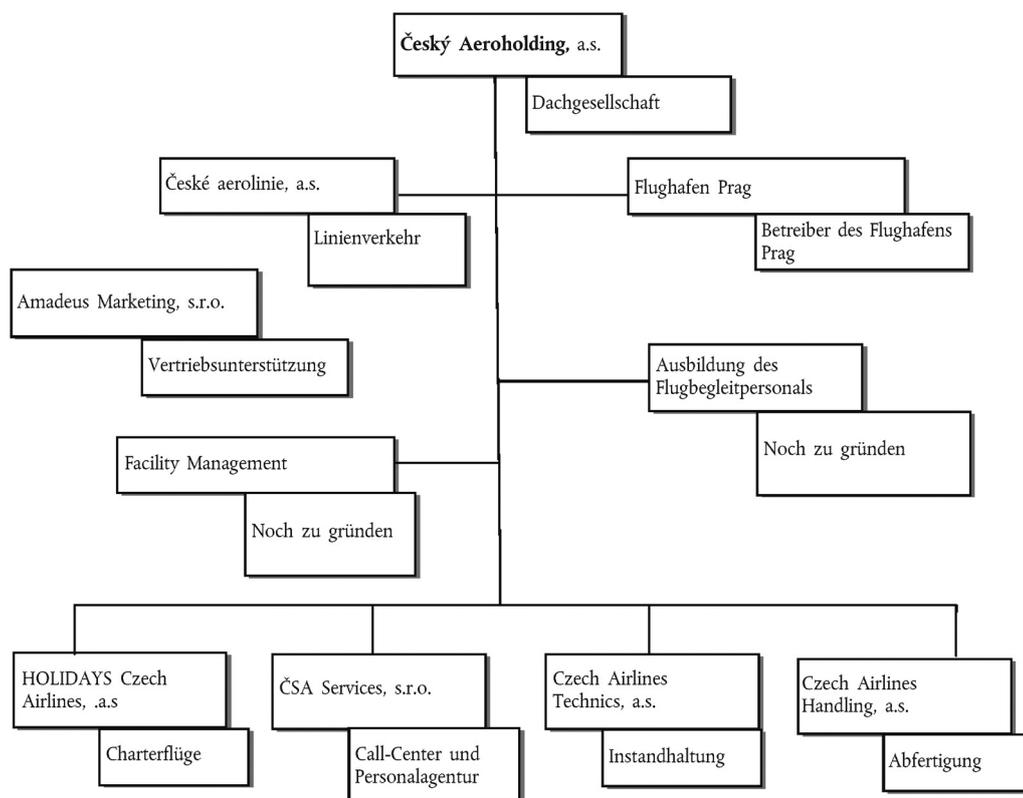
- (10) Die Zahlen zeigen, dass ČSA in den Jahren 2007 und 2008 trotz gewisser Negativentwicklungen noch Gewinn erzielte. Jedoch verschlechterte sich das Geschäftsergebnis 2009 aufgrund der Auswirkungen der Wirtschaftskrise drastisch. Der Umsatz ging im betrachteten Zeitraum geringfügig zurück, während beim Cashflow ein starker Einbruch zu verzeichnen war. Die Höhe der Verbindlichkeiten, die als Summe der langfristigen und kurzfristigen Verbindlichkeiten und Bankdarlehen berechnet wird, war mehr oder weniger stabil. Der Inventarwert sank erheblich, insbesondere im Jahr 2009.
- (11) Tabelle 2 zeigt die quartalsweise Entwicklung im Jahr 2009. Hieraus wird ersichtlich, dass die Verluste des Unternehmens, insbesondere von Juni bis September, stark anstiegen, und zwar auf [705–785] Mio. CZK im Vergleich zu [470–520] Mio. CZK von März bis Juni. Die Umsatzveränderung betrug [4,88–5,42] Mrd. CZK von März bis Juni und [5,04–5,59] Mrd. CZK im Zeitraum Juni–September. Die Veränderung schwankt nicht erheblich und deutet daher nicht darauf hin, dass sich die Lage des Unternehmens insbesondere im ersten Halbjahr verschlechterte. Die Verbindlichkeiten des Unternehmens nahmen im Zeitraum März–Juni ab und stiegen im Zeitraum Juni–September um [0,89–1,05] Mrd. CZK an. Schließlich stieg der Gesamtinventarwert von ČSA im ersten untersuchten Zeitraum (März–Juni) an und ging im Zeitraum Juni–September um [75–85] Mio. CZK zurück.
- (12) Die tschechischen Behörden bringen vor, dass sich die Finanzlage von ČSA infolge des globalen Konjunkturerinbruchs zwar bereits Ende 2008 verschlechterte, man aber Grund zur Annahme hatte, dass in der Sommersaison 2009, wenn die Einnahmen in der Luftfahrtbranche gewöhnlich Höchstwerte erreichen, deutlich bessere Ergebnisse erzielt werden sollten. Basierend auf dieser Prognose, die durch die Erfahrungen aus Vorjahren gestützt wurde, ging ČSA davon aus, dass man genügend Reserven bilden würde, um den Cashflow stabilisieren und weitere Verluste verhindern zu können.
- (13) Dennoch zeigten die Ergebnisse für das 1. Halbjahr 2009, die der Geschäftsführung Mitte August 2009 vorgelegt wurden, einen erheblichen Rückgang der durchschnittlichen Einnahmen im Juni. Es wurde deutlich, dass das Unternehmen nicht mehr in der Lage war, seine Geschäfte ohne sofortige Kostensenkungsmaßnahmen und finanzielle Hilfe aus externen Quellen fortzusetzen. Der Vorstand des Unternehmens richtete daher eine Arbeitsgruppe ein, die beauftragt wurde, einen Umstrukturierungsplan für das Unternehmen auszuarbeiten. Im Zuge dessen beschloss die Geschäftsführung von ČSA im August 2009 Maßnahmen zur Einleitung des Umstrukturierungsprozesses, wodurch der Schwerpunkt von ČSA von tagtäglich operativen Maßnahmen hin zur globalen Umstrukturierung des Geschäfts des Unternehmens verlagert wurde.
- (14) Die tschechischen Behörden bringen daher vor, dass ČSA vor dem Hintergrund der vorstehend beschriebenen Entwicklungen ab August 2009 als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten⁽¹⁾ von 2004 (nachfolgend als „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien“ bezeichnet) betrachtet werden kann.
- Czech Aeroholding*
- (15) Nach Abschluss des Umstrukturierungsprozesses beabsichtigt die Tschechische Republik, einen strategischen Partner für ČSA zu finden. Der gegenwärtige Zeitrahmen für den Beitritt eines strategischen Investors zu ČSA ist spätestens November 2013. Als Vorbereitung auf die geplante Privatisierung beschloss die tschechische Regierung, eine neue Unternehmensstruktur unter dem Dach von Český Aeroholding, a.s. (nachfolgend als „ČAH“ bezeichnet) zu gründen.
- (16) Zu ČAH gehören gegenwärtig die folgenden Unternehmen: ČSA, Flughafen Prag, a.s. (nachfolgend als „Flughafen Prag“ bezeichnet) und frühere Tochterunternehmen von ČSA, z. B. Czech Airlines Handling, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (nachfolgend als „HCA“ bezeichnet), Czech Airlines Technics, a.s. und ČSA Services, s.r.o. (siehe Abbildung 1). Ziel von ČAH ist die Umstrukturierung der innerhalb der Dachgesellschaft gruppierten Unternehmen, um deren Zugang zu kommerzieller Finanzierung zu vereinfachen und sie auf die bevorstehende Privatisierung vorzubereiten.
- (17) Czech Airlines Handling, a.s. bietet Dienstleistungen im Bereich der Passagier- und Flugzeugabfertigung, Reinigungsdienste für Flugzeuge und Gebäude sowie Bodenverkehrsdienste sowohl für ČSA als auch für andere Fluggesellschaften, die Linienflüge nach und ab Prag durchführen, an. Czech Airlines Handling, a.s. ist der einzige Akteur auf dem Flugzeugreinigungsmarkt am Flughafen Prag-Ruzyně. Bei der Bodenabfertigung steht Czech Airlines Handling am Flughafen Prag-Ruzyně im Wettbewerb mit dem Flughafen Prag und anderen Bodenabfertigungsgesellschaften wie z. B. Menzies Aviation.
- (18) HCA führt Charterflüge durch. Auf diesem Markt steht das Unternehmen im Wettbewerb mit Travel Service, a.s. und verschiedenen anderen kleineren Charterfluggesellschaften am Flughafen Prag-Ruzyně, z. B. Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air und verschiedene andere, die nur einen kleinen Marktanteil am Flughafen Prag-Ruzyně besitzen.
- (19) Czech Airlines Technics, a.s. führt einfache und komplizierte Instandhaltungsarbeiten an allen Flugzeugen der Familien Boeing B737 und Airbus A320 durch. Ferner führt das Unternehmen auch umfangreiche Kontrollen an Flugzeugen des Typs ATR 42/72 durch und ist für die Durchführung von Kontrollen am Airbus 310 zertifiziert. Dieses Tochterunternehmen ist hauptsächlich als Dienstleister für ČSA tätig. Jedoch entfallen [17,5–19,5]% seiner Einnahmen auf Dienstleistungen, die gegenüber Dritten wie z. B. Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines und Aerosvit erbracht werden.
- (20) Czech Airlines Services, s.r.o. betreibt ein Call-Center sowie ein Rekrutierungs-Center, wobei [88–98] % seiner Dienstleistungen gegenüber ČSA erbracht werden.

⁽¹⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2. Die Gültigkeitsdauer der Leitlinien wurde 2009 verlängert (AbI. C 156 vom 9.7.2009, S. 3).

- (21) Am Anfang des Umstrukturierungszeitraums hielt ČSA auch eine Mehrheitsbeteiligung an verschiedenen anderen Unternehmen, insbesondere:
- Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (Beteiligung von 65 %), die das Amadeus Global Distribution System (GDS) für die Tschechische und Slowakische Republik betreibt;
 - Slovak Air Service, s.r.o. (100 %); und
 - ClickforSky (100 %).

Abbildung 1

Struktur von Český Aeroholding, a.s.



- (22) Die Bildung von ČAH wurde von der tschechischen Kartellbehörde am 25. Oktober 2011 mit einer Reihe von Auflagen genehmigt. Diese Auflagen konzentrieren sich auf potenzielle Risiken für den Wettbewerb aufgrund des Zusammenschlusses von ČSA und des Flughafens Prag durch vertikale und horizontale Überschneidungen (insbesondere des Bereichs Bodenabfertigung) der Tätigkeiten der Zusammenschlussparteien.
- (23) Die Auflagen sind sowohl verhaltenstechnischer als auch struktureller Art und verpflichten ČSA dazu, allen interessierten Parteien einen transparenten, nicht diskriminierenden und gleichen Zugang zur Flughafeninfrastruktur am Flughafen Prag-Ruzyně zu kommerziell angemessenen Preisen zur Verfügung zu stellen. Die Verpflichtungen beziehen sich insbesondere auf die Entflechtung des Betreibers des Flughafens Prag-Ruzyně von anderen innerhalb von ČAH durchgeführten Tätigkeiten, den Austausch von wirtschaftlich sensiblen Daten zwischen den

an ČAH beteiligten juristischen Personen, die Zuweisung von Zeitnischen am Flughafen Prag-Ruzyně, den Verkauf des Bodenabfertigungsbereichs des Flughafens Prag an einen unabhängigen Käufer und den gleichen Zugang zu den Dienstleistungen, die von den juristischen Personen innerhalb von ČAH bereitgestellt werden, für alle Marktteilnehmer, die an der Bereitstellung von Bodenabfertigungsdienstleistungen und/oder von Reparatur und Instandhaltung am Flughafen Prag-Ruzyně beteiligt sind ⁽¹⁾.

2.3 UMSTRUKTURIERUNGSPLAN

- (24) Im Mai 2010 übermittelten die tschechischen Behörden der Kommission den Umstrukturierungsplan (nachfolgend als „UP“ bezeichnet), der dann im Rahmen von später vorgelegten Informationen aktualisiert wurde. Der

⁽¹⁾ Entscheidung Nr. S178/2011/KS-16953/2011/840/RP der tschechischen Kartellbehörde.

- UP konzentriert sich auf Maßnahmen in Bezug auf das Kerngeschäft von ČSA, nämlich Personenbeförderung im Linienflugverkehr. Andere Geschäftssektoren sollen entweder verkauft oder innerhalb der Struktur der Dachgesellschaft ausgelagert werden.
- (25) Die Ursachen für die Schwierigkeiten von ČSA liegen in einem überzogenen Netzausbau in den Jahren 2004 bis 2006 sowie im Einstieg von Billigfluggesellschaften am Flughafen Prag-Ruzyně. Darüber hinaus litt das Unternehmen unter den betrieblichen Ineffizienzen aus der Vergangenheit, als die globale Konjunktur einbrach, was eine sinkende Nachfrage bei den Passagieren und hohe Treibstoffkosten mit sich brachte.
- (26) Die aktualisierte Version des UP vom 3. Januar 2012 zielt darauf, die langfristige Rentabilität von ČSA bis 2014 wiederherzustellen. Der Umstrukturierungszeitraum erstreckt sich von August 2009 bis Juni 2014 (insgesamt 5 Jahre).
- (27) In Übereinstimmung mit den jüngsten Entwicklungen in der Luftfahrtbranche aktualisierten die tschechischen Behörden ihre Annahmen für den projizierten Weg zur Wiederherstellung der Rentabilität von ČSA und legten neue Szenarien hinsichtlich einer optimistischen, einer pessimistischen und einer mittleren Hypothese (Grund-, Best- und Schlimmstfall) vor. ČSA betrachtet die nachstehenden Schätzungen als konservative Basis seiner zukünftigen Entwicklung. Bei den Schätzungen wird der geplante Einstieg eines privaten Investors nicht berücksichtigt, was voraussichtlich positive Auswirkungen auf die Leistung von ČSA hätte und die langfristige Rentabilität des Unternehmens weiter stärken würde.
- (28) Die wichtigsten externen Faktoren mit Einfluss auf die Leistung von ČSA sind die Folgenden: (i) Anstieg des Treibstoffpreises (gestiegen um nahezu 40 % gegenüber den im Eröffnungsabschluss enthaltenen Szenarien), (ii) deutlich geringere Nachfrage, (iii) verstärkter Wettbewerb und (iv) Rückgang der Einnahmen aus dem Ticketverkauf.
- (29) Das Grundfall-Szenario stützt sich auf die Annahme, dass sich der Markt entsprechend den makroökonomischen Prognosen der Tschechischen Nationalbank und des Internationalen Währungsfonds entwickeln wird. Der Einstieg von Billigfluggesellschaften wird als der Hauptfaktor mit Einfluss auf den Marktanteil von ČSA betrachtet.
- (30) Zu den externen Faktoren zählen:
- Marktpreis des Treibstoffs von 1 000 USD/mT;
 - Wechselkurse: US-Dollar 17,0 CZK/USD, Euro 24,5 CZK/EUR;
 - Rendite [2–2,2], Auslastung [66–73] %.
- (31) Zu den internen Faktoren zählen:
- Umstrukturierung der Eigentums- und Unterhaltungskosten bei Flugzeugen;
 - weitere Verbesserung der Passagierkosten (Reduzierung der GDS- und Catering-Kosten);
 - weitere Verbesserung der Produktivität der Besatzung auf der Airbus-Flotte;
 - Optimierung der Besatzungskosten für die regionale Flotte (ATR), höhere Flottenauslastung;
 - teilweise Verdichtung der A 320- und B 737-Flotten (höhere Anzahl von Sitzplätzen);
 - reduzierter durchschnittlicher Treibstoffverbrauch – Fortsetzung der Flottenerneuerung;
 - Optimierung des Revenue-Management-Systems – [0,95–1] % Renditesteigerung;
 - negative Auswirkung des Kaufs von Emissionszertifikaten, die in die durchschnittlichen Passagiereinnahmen eingerechnet werden;
 - ab Sommer 2012 wird der Betrieb mit einer Flotte bestehend aus ATR (7 Flugzeuge), Airbus (15 Flugzeuge) und Boeing (5 Flugzeuge) fortgesetzt.
- (32) ČSA erwartet infolge der Umstrukturierung die folgende Entwicklung seiner Kapitalrendite:

Tabelle 3

Erwartete Kapitalrendite

Kapitalrendite	2011	2012	2013	2014	2015
Grundfall-Szenario	– 23,6 %	[– 2,5–(– 3)] %	[0,9–1,1] %	[1,7–1,85] %	[2,1–2,4] %
Bestfall-Szenario	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)] %	[3,6–3,9] %	[4,8–5,2] %	[4,8–5,2] %
Schlimmstfall-Szenario	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)] %	[– 9,5 – – 8,9] %	[0,7–0,75] %	[0,98–1,1] %

- (33) Die tschechischen Behörden nehmen das Grundfall-Szenario als realistische Prognose an und argumentieren, dass die am Ende von 2104 erreichte Kapitalrendite von [1,7–1,85]% als akzeptabel betrachtet werden kann.
- (34) Bei dem Bestfall-Szenario wird davon ausgegangen, dass der Treibstoffpreis um 1–2 % (im Zeitraum 2012–2013) bzw. 3 % (im Zeitraum 2014–2015) gesenkt wird. Des Weiteren basiert dieses Szenario darauf, dass die Umstrukturierungsmaßnahmen schneller als angenommen umgesetzt werden und die Nachfrage im Vergleich zum Basisfall-Szenario rascher zunimmt. Andererseits stützt sich das Schlimmstfall-Szenario auf einen gestiegenen Treibstoffpreis (3–5 % höher im Zeitraum 2012–2013) gegenüber dem Grundfall-Szenario; weitere Faktoren sind Verzögerungen bei der Umsetzung der geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen und ein geringerer Nutzen aus Revenue-Management-Maßnahmen (erst 2014 vollständig umgesetzt).
- (35) Bei dem Plan wird davon ausgegangen, dass bis zum Geschäftsjahr (GJ) 2013 in die Gewinnzone zurückgekehrt wird. Nach dem Grundfall-Szenario erzielt ČSA 2014 einen Nettogewinn nach Steuer von [95–112] Mio. CZK ([3,8–4,3] Mio. EUR) und erwirtschaftet eine Kapitalrendite von [1,7–1,85]% bis 2014 bzw. von [2,1–2,4]% bis 2015.

Tabelle 4

Gewinn und Verlust 2008–2014 (in Mio. CZK) (nach tschechischen Buchhaltungsstandards)

Geschäftsjahr	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Einnahmen	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Gewinn/Verlust vor Steuer	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220–(– 180)]	[68–75]	[85–110]

Zum Erreichen dieser Ergebnisse schlägt ČSA die folgenden Schlüsselmaßnahmen vor:

- (36) *Optimiertes Netzmodell und Anpassung der Flottengröße:* Am Anfang des Umstrukturierungsprozesses flog ČSA 67 Ziele an. Dieses Netz wird um [18–20]% verkleinert und ČSA konzentriert sich nun ausschließlich auf die Märkte, die in der Reichweite seiner Kurzstrecken-/Mittelstreckenflotte liegen. Flüge nach New York und Kanada wurden bereits 2009 eingestellt. Der erwartete Rückgang im Passagierverkehr in Einnahmen pro Passagierkilometer im Vergleich zu 2009 beträgt [22,5–25,5]%, während bei den Einnahmen pro angebotenen Sitzkilometer (Available Seat-Kilometre, ASK) ein Anstieg um [3,8–4,4]% erwartet wird. Sowohl profitable als auch defizitäre Strecken wurden gestrichen.
- (37) Die Flugzeugflotte soll um mehr als 50 % verkleinert werden und umfasst dann 20 bis 23 Flugzeuge im Gegensatz zu 49 Flugzeugen vor der Umstrukturierung. Die Gesamtzahl der Flüge wird um [36–40]% und ASK um [21–24]% reduziert. Folglich soll sich der Sitzladefaktor verbessern und im Grundfall-Szenario [66–73]% erreichen.
- (38) Die Flottenstruktur soll durch einen allmählichen Austausch der älteren Flugzeugtypen (Boeing B737-400 und B737-500) ausschließlich gegen Airbus-Modelle vereinfacht und modernisiert werden. Die Modernisierung der Flotte von ČSA verbessert die Wettbewerbsfähigkeit, da dem Unternehmen dann fortschrittlichere und zuverlässigere Flugzeuge, die den Passagieren einen höheren Komfort bieten, zur Verfügung stehen. Ein weiterer Nutzen dieser Maßnahme ist neben der Senkung der Flottenbetriebskosten, einschließlich Einsparungen aus der Vereinheitlichung der Flotte, die Optimierung der Beförderungskapazität.
- (39) *Ertragsmaßnahmen:* ČSA führte 2011 ein neues Revenue-Management-System zur Optimierung der Tarifgestaltung und Verfügbarkeit ein, was darauf abzielt, den Ertrag pro ASK um [3–3,5]% zu steigern. Eine weitere Ertragssteigerung wird im Zusammenhang mit der erwarteten Zunahme der Verkäufe über die Website von ČSA erwartet – [20–22]% der Tickets sollen bis 2012 online verkauft werden, gegenüber [7–8]% im Jahr 2009. Dies soll mit Einnahmen aus dem Verkauf von zugehörigen Eigenprodukten, wie z. B. Gebühren für zweites Gepäckstück, Gebühren für Premium-Sitzzuteilung und Bordverkauf, sowie Produkten von Dritten, wie z. B. Hotels, Mietwagenfirmen und Reiseversicherungen, einhergehen. Es wird davon ausgegangen, dass das Revenue-Management bis Ende 2012 zu Gewinnen in Höhe von [500–560] Mio. CZK führt.
- (40) *Kostensenkungsmaßnahmen:* 2009 beschäftigt ČSA 3 200 Angestellte direkt und mehr als 1 600 Angestellte über seine Tochterunternehmen. Im Rahmen der Umstrukturierung wird ČSA 1 730 Angestellte direkt und 1 974 Angestellte in seinen Tochterunternehmen beschäftigen, was einem Abbau von mehr als 1 000 Arbeitsplätzen bis Mitte 2012 entspricht. ČSA verringerte die Zahl der Piloten und des Flugbegleitpersonals auf die vorgegebene Mindestanforderung. Ferner senkte das Unternehmen die Catering-Kosten in der Economy-Klasse, die Unterhaltungsangebote während des Flugs, die Kosten für Unregelmäßigkeiten und den Treibstoffverbrauch. Darüber hinaus sollen die Miet-, IT- und Telekommunikationskosten reduziert werden. Schließlich sollen die Vertretungen im Ausland und in der Tschechischen Republik zahlenmäßig verringert werden. Es wird davon ausgegangen, dass im Zuge der Kostensenkungsmaßnahmen bis Ende 2012 [275–310] Mio. CZK eingespart werden und diese bis Ende 2012 zu Erträgen in Höhe von [650–725] Mio. CZK führen. Die Vertriebskosten pro Passagier wurden bereits 2010 um [14,5–16,5]% gesenkt.

- (41) *Organisatorische Änderungen:* Die Tschechische Republik hat in der Vergangenheit zweimal versucht, ČSA zu privatisieren⁽¹⁾; jedoch sind beide Versuche fehlgeschlagen. Die tschechischen Behörden sind der Ansicht, dass die Gründung von ČAH einen effizienten Weg darstellt, um ČSA und seine Tochterunternehmen an einen privaten Investor zu verkaufen. Erstens wurden außerhalb des Kerngeschäfts liegende Tätigkeiten, die zuvor von ČSA durchgeführt wurden, 2010 an seine Tochterunternehmen transferiert, sodass sich ČSA auf das Kerngeschäft konzentrieren konnte. Zweitens wurden diese Tochterunternehmen zu Marktbedingungen an ČAH verkauft. Schließlich werden sowohl ČSA als auch der Flughafen Prag in ČAH integriert.
- (42) Diese Struktur soll die Unternehmen nicht nur für potenzielle Investoren attraktiver machen, sondern auch eine wettbewerbsfähige Preisgestaltung bei gruppeninternen Dienstleistungen gewährleisten und die Gewinnerzielung aller Tochterunternehmen sowie deren Ausrichtung gegenüber externen Kunden fördern.
- (43) *Verkauf von nicht zum Kerngeschäft gehörenden Vermögenswerten:* Zusätzlich zum Verkauf der Tochterunternehmen an ČAH hat ČSA im Verlauf der Umstrukturierung einen erheblichen Anteil seiner sonstigen Vermögenswerte verkauft, wie in Tabelle 5 gezeigt wird. All diese Vermögenswerte wurden entweder über eine offene, transparente und nicht diskriminierende Ausschreibung oder auf der Grundlage von unabhängigen Gutachten verkauft.

Tabelle 5

Verkauf von Vermögenswerten von ČSA im Verlauf der Umstrukturierung

	Betrag in Mio. CZK
Verkauf des Duty-Free-Geschäfts an Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Verkauf von Zeitnischen am Flughafen London-Heathrow an British Airways	[450–530]
Verkauf von Flugzeugen an verschiedene Fluggesellschaften	[1 950–2 200]
Verkauf von Slovak Air Services, s.r.o. an Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Verkauf von Land und Gebäuden am Flughafen Prag	[1 620–1 850]
Verkauf von Tochterunternehmen an Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Summe	[7 150–8 025]

(1) 1992 erwarb Air France 19 % der Anteile von ČSA, stieß sie aber 1994 wieder ab. Im April 2009 wurde eine Ausschreibung für den Verkauf der staatlichen Beteiligung an ČSA organisiert, jedoch wurde der tschechischen Regierung kein adäquates Angebot vorgelegt, sodass sie den Finanzminister im Oktober 2009 anwies, die Ausschreibung abzubrechen.

2.4 STAATLICHE BEIHILFE UND FINANZIERUNG DER UMSTRUKTURIERUNGSKOSTEN

- (44) Angesichts der Gesamtumstrukturierungskosten in Höhe von [8,9–10,5] Mrd. CZK ([360–410] Mio. EUR), worin insbesondere die Kosten der Flottenverkleinerung und Entlassungsabfindungen eingeschlossen sind, rekapitalisierte die Tschechische Republik den Beihilfeempfänger mit 2 500 Mio. CZK an staatlicher Beihilfe in Form eines Schulden-Swaps (d. h. [23–26] % der Umstrukturierungskosten) gemäß der Entschließung Nr. 333 vom 30. Juni 2010.
- (45) ČSA schlägt vor, den Restbetrag, d. h. die Eigenleistung von [74–77] %, durch den Verkauf von Vermögenswerten wie in Tabelle 5 dargelegt zu finanzieren.
- (46) ČSA verkaufte sein Duty-Free-Geschäft im Februar 2010 für [760–840] Mio. CZK an Aelia Czech Republic, s.r.o. Das Geschäft wurde in einem von UniCredit Czech Republic, a.s. organisierten Ausschreibungsverfahren mit zwei Runden verkauft.
- (47) ČSA verkaufte im Juli 2010 zwei Zeitnischen am Flughafen London-Heathrow mit British Airways Plc. (nachfolgend als „BA“ bezeichnet). Die Vereinbarung über den Tausch von Zeitnischen sieht vor, dass ČSA seine Zeitnischen⁽²⁾ gegen eine finanzielle Gegenleistung von [17–19] Mio. GBP (ca. [450–530] Mio. CZK) an BA überträgt. Die Übertragung der Zeitnischen wurde 2010 durchgeführt und BA zahlte die Gegenleistung im November und Dezember 2010 in zwei Raten an ČSA.
- (48) ČSA verkaufte 15 Flugzeuge unter den folgenden Bedingungen: 2010 verkaufte ČSA fünf Boeing B737-400 an BLF Limited, einer Zweckgesellschaft der russischen Fluggesellschaft UTair, zum Preis von [54–60] Mio. USD und zwei Boeing B737-500 an Mauritanian Airlines International zum Preis von [12,5–15] Mio. USD. 2011 verkaufte ČSA drei Boeing B737-500 an Mika Limited zum Gesamtpreis von [21–25] Mio. USD. 2011 verkaufte ČSA zwei ATR72-202 an Helitt Lineas Aéreas S.A. zum Preis von [7,9–8,9] Mio. USD, zwei ATR72-200 an EUROLOT S.A. zum Preis von [7,9–8,9] Mio. USD und eine ATR42-320 an Regourd Aviation zum Preis von [1,6–1,9] Mio. USD. Die Gesamteinnahmen aus dem Verkauf der Flugzeuge belaufen sich auf ca. [105–120] Mio. USD oder [1,950–2,2] Mrd. CZK⁽³⁾.
- (49) Am 30. September 2010 verkaufte ČSA Slovak Air Services, s.r.o., einen Anbieter von Luftverkehrsdienstleistungen in der Slowakischen Republik, zum Kaufpreis von [17,5–19,5] Mio. CZK an das Unternehmen Skyport, a.s. Der Bieter bot den höchsten Preis in einem offenen Ausschreibungsverfahren.

(2) D. h. die ihnen für die Flugplanperiode Sommer 2011 (27. März 2011–29. Oktober 2011) und die Flugplanperiode Winter 2010/2011 (31. Oktober 2010–26. März 2011) zugewiesenen Zeitnischen.

(3) Zum Wechselkurs von 18,5 CZK pro USD wie von der Tschechischen Republik berechnet. (Der Tschechischen Nationalbank zufolge schwankte der Quartalsdurchschnittskurs zwischen USD und CZK im Jahr 2010 zwischen 18,3 und 20,2 CZK pro USD und 2011 zwischen 16,9 und 18,78 CZK pro USD.)

- (50) ČSA nahm [1,62–1,85] Mrd. CZK aus dem Verkauf von Land und Gebäuden an den staatlichen Flughafen Prag ein. Eine Übersicht über die Verkäufe ist in Tabelle 6 nachfolgend enthalten.

Tabelle 6

Verkauf von Land und Gebäuden von ČSA an den Flughafen Prag

Grundstück/Vermögenswert	Kaufvertrag	Preis ('000 CZK)	Gutachten
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proskon, s.r.o., vom 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parkplätze auf den Grundstücken 2570/4 und 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	YBN Consult, vom 10.5.2010
APC-Bürogebäude	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]	
Summe:		[1 620 000–1 850 000]	

- (51) Die Regierung der Tschechischen Republik hat ihr strategisches Interesse am Kauf von luftseitigen Liegenschaften von ČSA bekundet. Die tschechischen Behörden rechtfertigen diese Transaktionen mit dem Nutzen, den sie aus den Liegenschaften ziehen werden. Den tschechischen Behörden zufolge sind die Liegenschaften für den Flughafen Prag im Hinblick auf die neue Landebahn, die an dem Flughafen gebaut werden soll, strategisch wichtig. Die Tschechische Republik stellte ferner fest, dass der Flughafen Prag einen weiteren Hangar (Hangar E) an Travel Service, a.s. vermietet, was zeigt, dass potenziell Einnahmen aus der Vermarktung von Liegenschaften, die von ČSA nicht mehr benötigt werden, erzielt werden können.
- (52) Der Verkauf der in Tabelle 6 beschriebenen Liegenschaften wurde nicht im Rahmen einer offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Ausschreibung durchgeführt. Jedoch müssen in Übereinstimmung mit der allgemeinen Strategie und den nationalen Rechtsvorschriften sämtliche Ankäufe von Liegenschaften durch ein staatliches Unternehmen zu einem fairen Marktwert erfolgen, der den Preis widerspiegelt, der von einem privaten Investor zu Marktbedingungen gezahlt worden wäre. Der Wert dieser

Liegenschaften basiert auf einer unabhängigen externen Begutachtung durch bei Gericht registrierte Sachverständige, die anerkannte Standards anwenden.

- (53) Der größte Teil der Eigenleistung des Unternehmens entstammt aus dem Verkauf von Tochterunternehmen von ČSA an ČAH. Diese Verkäufe fanden Ende 2011/Anfang 2012 statt und bestanden in dem Verkauf von Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] Mio. CZK), dem Verkauf von ČSA Services, s.r.o. ([25–28] Mio. CZK) und dem Verkauf von HCA ([500–580] Mio. CZK) sowie Czech Airlines Technics, a.s. (CZK [1–1,15] Mrd. CZK). Der Verkauf der in Tabelle 6 beschriebenen Liegenschaften wurde nicht im Rahmen einer offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Ausschreibung durchgeführt. Jedoch wurde der Wert der Tochterunternehmen durch unabhängige Gutachten von Deloitte Advisory, s.r.o. und PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. festgestellt.

2.5 DER ERÖFFNUNGSBESCHLUSS

- (54) Am 23. Februar 2011 eröffnete die Kommission das förmliche Prüfverfahren. In ihrem Eröffnungsbeschluss brachte die Kommission Zweifel in Bezug auf verschiedene Bedingungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zum Ausdruck. Insbesondere schloss die Kommission nicht aus, dass ČSA bereits vor dem zweiten Halbjahr 2009, d. h. vor Beginn des Umstrukturierungsprozesses, wie von den tschechischen Behörden vorgebracht, in Schwierigkeiten gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien war.
- (55) Die Kommission äußerte auch Zweifel in Bezug darauf, ob die Schwierigkeiten von ČSA zu ernst waren, um von ČAH in den Griff bekommen zu werden. Die Kommission stellte ferner die Frage, ob es nach tschechischem Recht möglich ist, dass der Flughafen Prag finanziell zum Umstrukturierungsprozess von ČSA und seinen Tochterunternehmen beiträgt. Die tschechischen Behörden wurden darüber hinaus um Stellungnahme gebeten, ob die geschäftlichen Transaktionen zwischen ČSA und dem Flughafen Prag zum Datum der Umsetzung des Zusammenschlusses zu Marktbedingungen stattfanden, was den Transfer von möglicher staatlicher Beihilfe von einem Empfänger von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe an eine andere juristische Person innerhalb von ČAH ausschloss.
- (56) Im Hinblick auf die Rückkehr zu langfristiger Rentabilität bat die Kommission Beteiligte um Stellungnahmen zu den zugrunde liegenden Annahmen in Bezug auf die externen Faktoren. Die Kommission forderte außerdem die Tschechische Republik zur Klarstellung auf, ob alle strukturell verlustbringenden Tätigkeiten nach der Umstrukturierung aufgegeben werden würden. Darüber hinaus stellte die Kommission die Frage, ob die langfristige Rentabilität bis Ende 2012, dem mitgeteilten Ende des Umstrukturierungszeitraums, erreicht werden könnte und ob das angestrebte wahrscheinlichste Szenario (das auch das „Bestfall-Szenario“ war) in der Tat dem Szenario entspricht, dessen Erreichen am realistischsten ist. Ferner zweifelte die Kommission an, ob ČSA in der Lage wäre, kommerzielle Darlehen und mögliche kommerzielle Garantien für den geplanten Kauf von 7 Flugzeugen, der für 2013 und 2014 vertraglich vereinbart wurde, (aus eigenen finanziellen Mitteln oder aus externen Ressourcen) zu besichern.

- (57) In Bezug auf die Ausgleichsmaßnahmen äußerte die Kommission Zweifel, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht lediglich die Einstellung von verlustbringenden Tätigkeiten darstellen, was in jedem Fall zum Erreichen von Rentabilität notwendig wäre. Solche Maßnahmen würden dann nicht als echte Ausgleichsmaßnahmen gelten. Die Kommission stellte ferner fest, dass lediglich Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Umstrukturierungszeitraums akzeptiert werden könnten. Daher würde die Einstellung der Flüge nach Toronto und New York JFK nicht in den vorgeschlagenen Umstrukturierungszeitraum fallen, der sich vom zweiten Halbjahr 2009 bis 2012 erstreckt.
- (58) Bezüglich der Höhe der Eigenleistung von ČSA bat die Kommission die Tschechische Republik um eine Erläuterung der vorgeschlagenen Struktur von ČAH. Ferner wurde in Frage gestellt, ob die vorgeschlagene Eigenleistung in ihrer Gesamtheit (in Bezug auf die Transaktionen, die zum Zeitpunkt der Annahme des Eröffnungsbeschlusses noch nicht stattgefunden hatten) als konkret betrachtet werden könne.

3. STELLUNGNAHMEN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK

- (59) In ihrer Antwort auf den Eröffnungsbeschluss der Kommission legte die Tschechische Republik Stellungnahmen und Erläuterungen in Bezug auf alle Punkte vor, die in diesem Eröffnungsbeschluss der Kommission angesprochen wurden, und gab an, dass der notifizierte UP alle auferlegten Bedingungen gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllen würde. Darüber übermittelte die Tschechische Republik eine Aktualisierung des Sachstandes des Umstrukturierungsprozesses, die zeigte, dass eine Reihe von Umstrukturierungsmaßnahmen bereits umgesetzt worden waren und dass schon erhebliche Fortschritte erzielt werden konnten.
- (60) Im Hinblick auf den Zeitpunkt, zu dem ČSA in Schwierigkeiten geriet, versicherte die Tschechische Republik, dass sich ČSA ab August 2009 in Schwierigkeiten befand, da die Geschäftsführung zu diesem Zeitpunkt erkannte, dass selbst die in der Regel profitable Leistung des Unternehmens in der Sommersaison negativ beeinflusst war. Die Tschechische Republik legte ferner Quartalsergebnisse und weitere Informationen vor, die zeigten, warum man der Ansicht war, dass ČSA erst im August 2009 in Schwierigkeiten geriet.
- (61) In Bezug auf die Struktur der Dachgesellschaft ČAH erläuterten die tschechischen Behörden, dass das Ziel von ČAH die „Entflechtung“ der Unternehmen sowie die Verbesserung ihres Zugangs zu kommerzieller Finanzierung und ihre Vorbereitung auf die geplante Privatisierung war. Die Beziehungen zwischen den Unternehmen innerhalb der Dachgesellschaft wären vertraglich den Marktbedingungen entsprechend sowie gemäß den einschlägigen Bestimmungen des tschechischen Handelsgesetzbuchs und des Einkommensteuergesetzes zur Regelung der Beziehungen zwischen verbundenen Parteien geregelt.
- (62) In Bezug auf die Unmöglichkeit, die Schwierigkeiten von ČSA innerhalb der Gruppe ČAH zu bewältigen, stellte die Tschechische Republik klar, dass alle Unternehmen innerhalb von ČAH vom Staat kontrolliert werden und eine Unterstützung daher den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen würde. Darüber hinaus müsste finanzielle Unterstützung auch die Anforderungen des tschechischen Handelsgesetzbuchs und des Steuerrechts erfüllen. Des Weiteren wären die Probleme von ČSA vor der Errichtung der Struktur von ČAH aufgetreten und könnten daher nicht das Ergebnis einer „willkürlichen Verteilung der Kosten innerhalb der gegenwärtigen ČSA-Gruppe“ sein und wären somit naturgemäß spezifisch ČSA zuzuordnen.
- (63) Im Hinblick auf einen möglichen Beitrag des Flughafens Prag zur Umstrukturierung von ČSA versicherte die Tschechische Republik, dass der Flughafen in keiner Weise zur Umstrukturierung von ČSA beitragen würde und dass die Tschechische Republik, als alleiniger Aktionär des Flughafens Prag, auch in Zukunft keinen solchen Beitrag planen würde. Transaktionen zwischen ČSA und dem Flughafen Prag würden nach den vom Flughafen Prag seinen Geschäftspartnern angebotenen Standardbedingungen durchgeführt. Mieten und sonstige geldliche Gegenleistungen basierten auf den einschlägigen Preislisten.
- (64) Abgesehen von der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften besäßen die Unternehmen innerhalb von ČAH eine umfassende unternehmerische Selbstständigkeit, da das Mutterunternehmen, ČAH, nicht in die Geschäftsführung seiner Tochterunternehmen eingreifen würde. Da alle Beziehungen zwischen den Unternehmen innerhalb von ČAH gemäß den oben angegebenen Rechtsvorschriften auf Marktbedingungen basieren, versicherte die Tschechische Republik, dass ein Transfer der ČSA gewährten Umstrukturierungsbeihilfe durch ein Unternehmen innerhalb von ČAH unmöglich wäre.
- (65) Bezüglich der Zweifel an der Rückkehr zu langfristiger Rentabilität legte die Tschechische Republik geänderte Prognosen in Bezug auf das zukünftige Rentabilitätsszenario von ČSA vor, worin ein geändertes Grundfall-Szenario dargelegt wurde. In dem neuen Grundfall-Szenario wurde von einer geringeren Wachstumsrate entsprechend einer überarbeiteten Entwicklung der Nachfrage sowie konservativeren Schätzungen der zukünftigen Ölpreise ausgegangen. Hinsichtlich der Einstellung unrentabler Tätigkeiten bestätigte die Tschechische Republik, dass alle Tochterunternehmen mit Ausnahme von Czech Airlines Technics Gewinne erzielten und demzufolge als gut funktionierende und rentable Unternehmen verkauft werden könnten. Czech Airlines Technics würde ferner zum Preis seiner durch einen unabhängigen externen Sachverständigen bewerteten Vermögenswerte an ČAH verkauft werden. Was die Finanzierung der nach dem Umstrukturierungszeitraum zu liefernden Flugzeuge anbelangt, vertrat die Tschechische Republik die Ansicht, dass das Unternehmen nach der Umsetzung des UP und dem erwarteten Beitritt eines privaten Investors in der Lage sei, eine private Finanzierung für die beauftragten Flugzeuge zu besichern.
- (66) In Bezug auf die Ausgleichsmaßnahmen sicherte die Tschechische Republik zu, dass der Verkauf von Vermögenswerten (einschließlich der Tochterunternehmen), die Kapazitätsreduzierung und die Verringerung der

Präsenz von ČSA am Prager Flughafen angesichts der Tatsache, dass ČSA eine regionale Fluggesellschaft mit kleiner Flotte und einer begrenzten Anzahl von Flugzielen sei, ausreichende Ausgleichsmaßnahmen darstellen würden. Es wäre dem Wettbewerbsdruck von größeren Unternehmen und Billigfluganbietern ausgesetzt und weitere Ausgleichsmaßnahmen könnten sich daher negativ auf die angestrebte Rückkehr von ČSA zu Rentabilität innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens auswirken. Die Tschechische Republik bestätigte, dass die Flüge nach Toronto und New York JFK im November 2009, also innerhalb des notifizierten Umstrukturierungszeitraums, eingestellt wurden.

- (67) Die Tschechische Republik legte Informationen über ein privates Darlehen von Komerční banka in Höhe von [125–140] Mio. CZK vor, das als Eigenleistung von ČSA vorgeschlagen werde. Das Darlehen bestünde aus einer Kreditlinie basierend auf einem Rahmenvertrag. Der Rahmenvertrag, der eine Kreditlinie von [480-540] Mio. CZK vorsieht, wurde bereits am 31. März 2009 geschlossen und im Juni und Dezember 2009 geändert.
- (68) Bezüglich der Eigenleistung von ČSA im Rahmen der Umstrukturierung legte die Tschechische Republik Nachweise über den Verkauf von bereits veräußerten Vermögenswerten vor. Darüber hinaus bestätigte die Tschechische Republik, dass die notifizierte staatliche Beihilfe in Form einer Garantie nicht benötigt werde, da ČSA zur privaten Finanzierung des Flugzeugs, das in Form von durch [...] bereitgestelltes Finanzleasing beschafft worden war, in der Lage sei. Das Flugzeug wurde im Mai 2011 an ČSA geliefert.

4. STELLUNGNAHMEN VON INTERESSIERTEN PARTEIEN

- (69) Während des Prüfverfahrens erhielt die Kommission nur eine begründete Stellungnahme von einem Wettbewerber⁽¹⁾ und eine Stellungnahme von einer lokalen Bürgervereinigung⁽²⁾. Bei dem Wettbewerber handelt es sich um Travel Service, a.s. and Icelandair Group hf (nachfolgend als „TS“ bezeichnet), einem Unternehmen, das überwiegend auf dem Markt für Charterreisen mit ČSA konkurriert. TS argumentiert, dass die Beihilfe für ČSA nicht als vereinbar betrachtet werden kann, da es die Bedingungen der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen nicht erfüllt.
- (70) Im Hinblick auf die langfristige Rentabilität von ČSA kritisiert TS den UP und bringt vor, dass ein klares Geschäftsmodell⁽³⁾ für das Unternehmen fehle und dass mehrere der Schlüsselannahmen des Bestfall-Szenarios

zu optimistisch seien (Treibstoffpreis, Wechselkurse, Kapazitätsauslastung). TS kritisiert ferner die angebotenen Ausgleichsmaßnahmen, da es sich hierbei um die bloße für das Überleben des Unternehmens notwendige Einstellung von Tätigkeiten handle. TS bringt ferner vor, dass der als Eigenleistung beanspruchte Verkauf von Vermögenswerten durchgeführt wurde und die Mittel ausgegeben wurden, bevor der Umstrukturierungsprozess begann, und dies deshalb nicht als konkreter Beitrag zu den Umstrukturierungskosten betrachtet werden kann.

- (71) TS behauptet außerdem, dass die von ČSA empfangene Beihilfe den Ausbau seiner Geschäfte und Tochterunternehmen ermöglicht hat. Angeblich war ČSA in der Lage, (i) das Chartergeschäft auszubauen, obwohl ČSA gerade dabei war, dies aufzugeben, da es bislang defizitär war, und (ii) seine Flotte zu erneuern, was ČSA einen Wettbewerbsvorteil verschafft, der von einem vergleichbaren Wettbewerber zum Zeitpunkt der Finanzkrise kaum zu erreichen ist.
- (72) In der Tat bringt TS vor, dass ČSA die erhaltene staatliche Beihilfe für den Ausbau seines im Chartergeschäft tätigen Tochterunternehmens HCA verwendet hat, das Flüge zu einem um 20 % geringeren Preis als die Standardpreise auf dem Markt anbieten kann⁽⁴⁾. TS behauptet ferner, dass ČSA das Stammkapital von HCA im Mai 2010 um 162 Mio. CZK erhöht hat.
- (73) Zu den weiteren Vorteilen, die ČSA angeblich gewährt wurden, zählt die Möglichkeit des Betriebes der Strecke Prag–Tel Aviv. TS argumentiert, dass diese Möglichkeit von den Behörden der Tschechischen Republik offensichtlich nur für ČSA unter Umgehung der Rechtsvorschriften ausgehandelt wurde, wodurch ČSA einen Wettbewerbsvorteil gegenüber seinen Wettbewerbern erhalte.
- (74) Außerdem argumentiert TS, dass bereits vor der Gründung von ČAH eine De-facto-Konzentration zwischen dem Flughafen Prag und ČSA stattfand, da eine gemeinsame Geschäftsführung für die beiden Unternehmen eingerichtet wurde. TS behauptet, dass der Chief Executive Officer (CEO) von ČSA durch den Flughafen Prag entlohnt werde und dass eine Quersubventionierung von gegenüber ČSA erbrachten IT-Dienstleistungen stattfinde.
- (75) Darüber hinaus erwarb Flughafen Prag Vermögenswerte (Gebäude und Land) von der Fluggesellschaft, die diese angeblich nicht mehr benötigte, und leaste sie zurück an das Unternehmen. Eine solch privilegierte Beziehung zwischen dem Flughafen Prag und ČSA führe zu einer Vorzugsbehandlung wie z. B. einer Preisdiskriminierung in Bezug auf Flughafendienstleistungen sowie zum Zugang zu wirtschaftlich sensiblen Daten. Außerdem argumentiert TS, dass die Gründung von ČAH aufgrund der vertikalen Integration zwischen dem Flughafen und der wichtigsten Fluggesellschaft negative Auswirkungen auf den Wettbewerb hat. TS zufolge liegt der Hauptgrund für die Gründung von ČAH darin, die Gewährung von staatlicher Beihilfe an ČSA im Zuge des Erwerbs seiner Tochterunternehmen durch ČAH zu ermöglichen.

⁽¹⁾ Die Stellungnahme wurde durch zwei zusätzliche Eingaben und eine Beschwerde ergänzt.

⁽²⁾ Die Bürgervereinigung „Pro Hanspaulku“ behauptet, dass die Czech Airlines gewährte Beihilfe dazu dient, die Fluggesellschaft künstlich als Kunde des Flughafens Prag, der gerade den Bau einer weiteren Landebahn plant, zu unterstützen. Die Bürgervereinigung sorgt sich hauptsächlich wegen der umweltbezogenen und sozialen Auswirkungen dieses Vorhabens.

⁽³⁾ Insbesondere argumentiert TS, dass ČSA falsche Geschäftsentscheidungen wie z. B. das Eröffnen von defizitären Strecken, wie beispielsweise der neuen Strecke Prag–Abu Dhabi im September 2011, getroffen habe.

⁽⁴⁾ Zur Bewertung siehe Randnr. (171)-(174).

5. STELLUNGNAHMEN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK ZU DEN STELLUNGNAHMEN VON INTERESSIERTEN PARTEIEN

- (76) Die Tschechische Republik ging ausführlich auf sämtliche Argumente ein, die von Beteiligten in ihren Stellungnahmen vorgebracht wurden. Insbesondere im Hinblick auf die Rückkehr zu langfristiger Rentabilität betonte die Tschechische Republik, dass sie den UP aktualisierte habe ⁽¹⁾ und somit auf eine Reihe von Bemerkungen in den aktualisierten Annahmen eingegangen sei. Darüber hinaus stellte die Tschechische Republik fest, dass angesichts des aufgegebenen Vorhabens im Hinblick auf den durch staatliche Beihilfe garantierten Kauf eines Flugzeugs die Höhe der staatlichen Beihilfe im Verlauf des Verfahrens erheblich verringert wurde.
- (77) In Bezug auf die mögliche Verwendung von Mitteln aus staatlicher Beihilfe für das wettbewerbswidrige Verhalten des Charterbereichs von ČSA gab die Tschechische Republik an, dass das Chartergeschäft zum Zeitpunkt der Gewährung der staatlichen Beihilfe bereits unabhängig und vom Linienverkehr getrennt war. ČSA hätte niemals einen finanziellen Beitrag zum Stammkapital von HCA ⁽²⁾ geleistet. Das Stammkapital von HCA wurde durch einen Sachbeitrag eines Geschäftsbereichs von ČSA erhöht, der an dem Betrieb des Charterverkehrs beteiligt ist. Dieser Geschäftsbereich wurde von einem unabhängigen Sachverständigen bewertet.
- (78) Hinsichtlich des angeblichen Vorteils, den ČSA für den Betrieb der Strecke Prag-Tel Aviv erhalten hat, erläuterte die Tschechische Republik, dass TS (nach einer offenen Ausschreibung; beginnend ab dem Winterflugplan für 2011/2012) zwar nach einschlägigem Recht ⁽³⁾ als alleinige Fluggesellschaft mit Verkehrsrechten für 10 Jahre für die Bereitstellung von vereinbarten Diensten auf der Strecke Prag-Tel Aviv ausgewählt wurde, aber keine Zusage in Bezug darauf erhalten habe, dass keine andere Fluggesellschaft die Genehmigung für den Betrieb dieser Strecke für die Dauer dieser Frist erhalten würde. Die tschechischen Behörden merkten an, dass die allgemeine Strategie des Verkehrsministeriums der Tschechischen Republik nicht darin bestünde, bestehende Beschränkungen zu erhalten, sondern im Gegenteil die Chancen für Fluggesellschaften im Hinblick auf den Marktzugang zu erweitern, um die Märkte für Luftverkehrsdienstleistungen zu liberalisieren.
- (79) Bezüglich der Eröffnung der Strecke Prag-Abu Dhabi erklärte die Tschechische Republik, dass diese Strecke

⁽¹⁾ Im Anschluss an die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens legte die Tschechische Republik der Kommission zwei aktualisierte Fassungen des UP (am 15. September 2011 und am 3. Januar 2012) vor.

⁽²⁾ Vor der Umstrukturierung stellte HCA lediglich Reiseagenturdienstleistungen bereit, deren Aufgabe ČSA in der ersten Fassung des UP geplant hatte. In dem überarbeiteten UP wurde die Reiseagentur HCA beibehalten und der Chartergeschäftsbereich von ČSA darin eingebunden.

⁽³⁾ Gesetz Nr. 49/1997 über die Zivilluftfahrt zur Änderung des Gesetzes Nr. 455/1991 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen (nachfolgend als „Gewerbegesetz“ bezeichnet) in seiner geänderten Fassung und Abkommen zwischen der Regierung der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik und der Regierung des Staates Israel über den Luftverkehr, das am 24. April 1991 in Jerusalem unterzeichnet wurde.

nicht von ČSA alleine, sondern als Code-Sharing-Flug ⁽⁴⁾ in Kooperation mit Etihad Airways betrieben werde. Die Strecke konzentrierte sich auf Transferpassagiere, die ab Abu Dhabi viele verschiedene Langstrecken-Anschlussflüge, die von Etihad Airways betrieben werden, nutzen könnten. Diese Kooperation würde somit die Verkaufsmöglichkeiten von ČSA verbessern und zu sehr geringen Zusatzkosten zur Wiederherstellung von langfristiger Rentabilität beitragen.

- (80) Die Sale-and-Lease-Back-Transaktion in Bezug auf das APC-Bürogebäude war der Tschechischen Republik zufolge eine marktübliche Praktik, die es dem Verkäufer ermöglichte, sich liquide Mitteln zu verschaffen, während der Käufer eine stabile Quelle für zukünftige Mieteinnahmen erhielt. Darüber hinaus war das verkaufte Land angesichts der neuen Landebahn, die am Flughafen Prag gebaut werden soll, von strategischer Bedeutung. Aus diesem Grund war der Flughafen Prag am Kauf der Liegenschaft interessiert. Ferner dürfe sich der Prager Flughafen, einschließlich benachbarter oder damit zusammenhängender Grundstücke, gemäß dem Gesetz über das Eigentum am Flughafen Prag-Ruzyně ⁽⁵⁾ nur im Besitz der Tschechischen Republik oder einer juristischen Person, die in der Tschechischen Republik ansässig und staatseigen ist, befinden. Durch diese Anforderung würde sich die Zahl der geeigneten Käufer auf ausschließlich staatseigene Unternehmen begrenzen. Der Betreiber des Flughafens Prag wäre eine solche juristische Person und hätte darüber hinaus ein strategisches Interesse am Erwerb des Grundstücks.
- (81) Die Tschechische Republik gab wiederholt an, dass die kommerziellen Beziehungen zwischen ČSA und dem Flughafen Prag im Einklang mit nationalem und EU-Recht stehen und immer gestanden haben (siehe Randnr. (61)-(64)). Im Hinblick auf ČAH erklärte die Tschechische Republik, dass ČAH gemäß der EntschlieÙung Nr. 848 der Regierung vom 24. November 2010 keine dauerhafte vertikale Integration von Infrastruktur und Fluggesellschaften darstelle, sondern lediglich ein Zusammenschluss (zwischen ČSA und dem Flughafen Prag) von begrenzter Dauer und Funktion sei, dessen Ziel der Verkauf von ČSA und seiner Tochterunternehmen zu bestmöglichen Bedingungen sei.
- (82) Schließlich stellte die Tschechische Republik im Hinblick auf die von der Bürgervereinigung Pro Hanspaulku vorgelegten Stellungnahmen fest, dass die Bürgervereinigung das Vorhandensein eines legitimen Interesses nicht nachgewiesen hätte und dass ein solches Interesse aus dem vorgelegten Einwand in Bezug auf den Bau einer neuen Landebahn am Flughafen Prag, die angeblich hauptsächlich von der umstrukturierten Fluggesellschaft ČSA genutzt werden solle, nicht abgeleitet werden könne. Diesbezüglich antwortete die Tschechische Republik, dass die Präsenz von ČSA am Prager Flughafen in Übereinstimmung mit dem UP eigentlich verringert werden würde und die von der Bürgervereinigung vorgelegten Bemerkungen somit unbegründet seien.

⁽⁴⁾ Code-Sharing ist eine gängige Form der Kooperation zwischen Fluggesellschaften, wobei ein von einer speziellen Fluggesellschaft betriebener Flug von anderen Fluggesellschaften angeboten wird, um deren Absatzmöglichkeiten zu verbessern. Diese Form der Kooperation bietet Fluggesellschaften die Möglichkeit, ihre Netze an angebotenen Zielen auszubauen.

⁽⁵⁾ Gesetz Nr. 69/2010 über das Eigentum am Flughafen Prag-Ruzyně.

6. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

6.1 VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE

- (83) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (84) Der Begriff der staatlichen Beihilfe erfasst jeden direkt oder indirekt gewährten Vorteil, der aus staatlichen Mitteln finanziert oder vom Staat selbst oder von einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährt wird⁽¹⁾.
- (85) In diesem Kontext ist die notifizierte Kapitalzuführung in Form des Schulden-Swaps des Osinek-Darlehens als staatliche Beihilfe anzusehen. Die Kapitalzuführung beinhaltet staatliche Mittel und stellt einen gezielten Vorteil für ČSA dar, da dessen finanzielle Lage dadurch verbessert wird.
- (86) Gemäß der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs beeinträchtigt die Beihilfe an ein Unternehmen den Handel zwischen Mitgliedstaaten, sofern dieses Unternehmen auf einem für den Handel auf EU-Ebene offenen Markt tätig ist⁽²⁾. Die reine Tatsache, dass die Wettbewerbsposition eines Unternehmens gegenüber anderen konkurrierenden Unternehmen gestärkt wird, indem diesem Unternehmen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird, den es ansonsten im normalen Gang seiner Geschäfte nicht erhalten hätte, weist auf eine mögliche Beeinträchtigung des Wettbewerbs hin⁽³⁾. Daher kann durch eine Beihilfe, die ein Mitgliedstaat einem Unternehmen gewährt, dessen Geschäftstätigkeit auf dem einzelstaatlichen Markt aufrechterhalten oder gesteigert werden, während sich die Möglichkeiten anderer Unternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten, den Markt dieses Mitgliedstaats zu durchdringen, entsprechend verringern⁽⁴⁾.
- (87) Die vorliegende Maßnahme beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten und den Wettbewerb, da ČSA im Wettbewerb zu anderen Fluggesellschaften der Europäischen Union steht, insbesondere seit Inkrafttreten der dritten Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Paket“) am 1. Januar 1993. Die betreffende Maßnahme ermöglicht ČSA die Fortsetzung seiner Tätigkeit, so dass das Unternehmen nicht mit den Folgen zu kämpfen hat, die in der Regel aus schlechten Geschäftsergebnissen resultieren, und beeinträchtigt somit den Wettbewerb.

⁽¹⁾ Siehe EuGH, Urteil vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission („Stardust Marine“), Rechtssache C-482/99, Slg. 2005, I-10968.

⁽²⁾ Siehe insbesondere EuGH, Urteil vom 13. Juli 1988, Französische Republik/Kommission, Rechtssache 102/87, Slg. 1988, 4067.

⁽³⁾ EuGH, Urteil vom 17. September 1980, Philip Morris Holland BV/Kommission, Rechtssache 730/79, Slg. 1980, 2671.

⁽⁴⁾ Siehe insbesondere EuGH, Urteil vom 15. Dezember 2005, Italien/Kommission, Rechtssache C-66/02, Slg. 2005, I-10968, Randnr. 117, und EuGH, Urteil vom 15. Juni 2006, Air Liquide Industries Belgium, verbundene Rechtssachen C-393/04 und C-41/05, Slg. 2006, I-5332, Randnr. 35.

- (88) Daher stellt die notifizierte Kapitalzuführung in Form des Schulden-Swaps eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar. Diese Schlussfolgerung wird von den tschechischen Behörden nicht bestritten.

6.2 RECHTMÄSSIGKEIT DER BEIHILFE

- (89) Gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV darf ein Mitgliedstaat eine Beihilfemaßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission einen Beschluss zur Genehmigung der Maßnahme erlassen hat. Die Kommission stellt fest, dass die tschechischen Behörden die Maßnahme, d. h. den Schulden-Swap des Osinek-Darlehens, zum 30. Juni 2010 umgesetzt haben. Daher nimmt die Kommission bedauernd zur Kenntnis, dass die Tschechische Republik die Stillhalteverpflichtung nicht eingehalten hat und somit gegen ihre Verpflichtung gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV verstoßen hat.

6.3 VEREINBARKEIT DER BEIHILFE MIT DEM BINNENMARKT IM RAHMEN DER RETTUNGS- UND UMSTRUKTURIERUNGSLEITLINIEN

- (90) Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV sieht vor, dass Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete zulässig sind, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (91) Die Kommission vertritt die Ansicht, dass die vorliegende Maßnahme als Umstrukturierungsbeihilfe anzusehen ist, die vor dem Hintergrund der Kriterien der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien bewertet werden muss, um festzustellen, ob sie gemäß Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

6.3.1 Förderungswürdigkeit

- (92) In Bezug auf die Förderungswürdigkeit wird unter Randnr. 33 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegt, dass das Unternehmen als in Schwierigkeiten befindlich im Sinne dieser Leitlinien (vgl. Randnr. 9 bis 13) betrachtet werden können muss.

Unternehmen in Schwierigkeiten

- (93) Gemäß Randnr. 9 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien geht die Kommission davon aus, dass sich ein Unternehmen in Schwierigkeiten befindet, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste aufzufangen, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift.
- (94) Unter Randnr. 10 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien wird klargestellt, dass sich ein Unternehmen mit beschränkter Haftung in Schwierigkeiten befindet, wenn mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist.

- (95) Die tschechischen Behörden bringen vor, dass ČSA, eine Aktiengesellschaft nach tschechischem Recht und daher ein Unternehmen mit beschränkter Haftung im Sinne von Randnr. 10 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, im August 2009, als die Finanzkrise beträchtliche Auswirkungen selbst in der Hochsaison, d. h. auf den Sommerflugplan, hatte, in ernsthafte Schwierigkeiten geriet. Zu diesem Zeitpunkt sank der operative Cashflow auf [-2,4 bis -2,1] Mrd. CZK mit dramatischen Auswirkungen auf die Vermögenswerte des Unternehmens.
- (96) Im August 2009 erfüllte das Unternehmen in der Tat die Bedingungen gemäß Randnr. 10 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien. Das gezeichnete Gesamtkapital von ČSA betrug 2 735 Mio. CZK. Gemäß den tschechischen Buchhaltungsstandards war das Eigenkapital von ČSA im August 2009 negativ (Ende Juli 2009 betrug es [-1 000 bis -900] Mio. CZK) und mehr als ein Viertel dieses Kapitals war während der letzten zwölf Monate verloren gegangen, da sich das Eigenkapital im Juli 2008 auf [900–1 000] Mio. CZK belief. Daher startete ČSA ab August 2009 seinen Umstrukturierungsprozess. Somit war das Unternehmen zum Zeitpunkt der Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe im Juni 2010 in der Tat ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

Neu gegründetes Unternehmen

- (97) Unter Randnr. 12 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien wird festgelegt, dass für neu gegründete Unternehmen keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe gewährt wird, und zwar auch dann nicht, wenn ihre anfängliche Finanzsituation prekär ist. Ein Unternehmen gilt grundsätzlich in den ersten drei Jahren nach Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit als neu gegründet.
- (98) ČSA wurde 1923 gegründet und kann daher nicht als neu gegründetes Unternehmen betrachtet werden.

Unternehmensgruppe

- (99) Unter Randnr. 13 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien wird festgelegt, dass ein Unternehmen, das einer größeren Unternehmensgruppe angehört oder im Begriff ist, von einer Unternehmensgruppe übernommen zu werden, für Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen grundsätzlich nur dann in Frage kommt, wenn es sich nachweislich um Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens selbst handelt und diese nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen und außerdem zu gravierend sind, um von der Gruppe selbst bewältigt werden zu können. Wo ein Unternehmen in Schwierigkeiten ein Tochterunternehmen gründet, wird diese zusammen mit dem Unternehmen in Schwierigkeiten, unter dessen Kontrolle das Tochterunternehmen steht, als eine Gruppe betrachtet. Beihilfen können nur unter den in Randnr. 13 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegten Voraussetzungen gewährt werden.
- (100) Zum Zeitpunkt der Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe im Jahr 2010 bildete ČSA eine Gruppe zusammen mit einer Reihe von Unternehmen, die in mit dem

Luftverkehr verwandten Bereichen tätig sind⁽¹⁾. Die Geschäftsbücher der Gruppe zeigen, dass auf die Fluggesellschaft, obwohl sie einer größeren Unternehmensgruppe angehört, der überwiegende Teil des Umsatzes (94 %) entfällt und daher kein anderer Teil der Gruppe zur Finanzierung der Umstrukturierung der Fluggesellschaft in der Lage ist. Darüber hinaus geht aus den Geschäftsbüchern hervor, dass die Verluste der Fluggesellschaft ihr selbst und daher keinem anderen Teil der Gruppe zuzuschreiben sind.

- (101) Die Kommission vertritt daher die Ansicht, dass die Schwierigkeiten von ČSA nicht das Ergebnis einer willkürlichen Kostenzuteilung innerhalb der Gruppe sind, sondern hauptsächlich auf schwache Einnahmen im Kerngeschäft zurückzuführen sind. Diese Schwierigkeiten sind zu gravierend, um von der Gruppe selbst bewältigt werden zu können, insbesondere da der positive Beitrag durch profitable Tochterunternehmen bei Weitem zu klein ist, um die Verluste im Kerngeschäft von ČSA auszugleichen.
- (102) Die Kommission stellt fest, dass die Gründung von ČAH (Ende 2011/Anfang 2012), das grundsätzlich eine Unternehmensgruppe gemäß Randnr. 13 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien darstellt, nach der Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe stattfand und daher als Teil der Umstrukturierung ohne Auswirkung auf die Beihilfefähigkeit betrachtet werden kann. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass alle Geschäftsbeziehungen zwischen den Mitgliedunternehmen von ČAH unter Marktbedingungen entsprechend den einschlägigen Bestimmungen des tschechischen Rechts geführt werden⁽²⁾, sodass kein Beitrag zum Umstrukturierungsprozess von ČSA durch die anderen Mitglieder der Gruppe möglich ist.

6.3.2 Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

- (103) Erstens muss gemäß Randnr. 35 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien der Umstrukturierungsplan, dessen Laufzeit so kurz wie möglich zu bemessen ist, die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen erlauben.
- (104) Gemäß Randnr. 36 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien muss der Umstrukturierungsplan die Umstände beschreiben, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben, und die jetzige Situation und zukünftige Marktaussichten mit Bestfall-, Schlimmstfall- und Grundfall-Szenarien berücksichtigen.
- (105) Der Umstrukturierungsplan muss eine Umstellung des Unternehmens in der Weise vorsehen, dass es nach Abschluss der Umstrukturierung alle seine Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann. Die erwartete Kapitalrendite des umstrukturierten Unternehmens sollte ausreichen, um aus eigener Kraft im Wettbewerb bestehen zu können (Randnr. 37 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).

⁽¹⁾ Hierzu zählten: Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (Beteiligung von 65 %), ČSA Services, s.r.o. (Beteiligung von 100 %), Holidays Czech Airlines, a.s. (Beteiligung von 100 %), Slovak Air Service s.r.o. (Beteiligung von 100 %), Czech Airlines Handling s.r.o. und Czech Airlines Technics, a.s. (Beteiligung von 100 %).

⁽²⁾ Artikel 66 Buchstabe a und 196 Buchstabe a des Gesetzes Nr. 513/1991 (Handelsgesetzbuch) und Abschnitt 23 Absatz 7 des Gesetzes Nr. 586/1992 (Einkommensteuergesetz).

- (106) Die Kommission stellt fest, dass der in Abschnitt 2.3 vorstehend zusammengefasste UP die Umstände beschreibt, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben. Gegenwärtige und zukünftige Aussichten auf dem wichtigsten Markt von ČSA, nämlich der Personenbeförderung im Linienflugverkehr, werden berücksichtigt und Szenarien, die einer optimistischen, einer pessimistischen und einer mittleren Hypothese entsprechen (Bestfall-, Schlimmstfall- und Grundfall-Annahmen), sowie die Stärken und Schwächen von ČSA dargelegt. Die Kommission stellt somit fest, dass der UP alle formalen Aspekte, die gemäß Randnr. 36 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gefordert werden, erfüllt.
- (107) In dem gegenwärtigen UP wird davon ausgegangen, dass eine Rückkehr zu langfristiger Rentabilität bis Juni 2014 erreicht wird. Der geänderte Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren ist relativ lang. Allerdings erwirtschaftet ČSA dem der mittleren Hypothese entsprechenden Grundfall-Szenario zufolge bereits 2013 einen Gewinn. Ferner wurde der überwiegende Teil der Umstrukturierungsmaßnahmen bereits umgesetzt, einschließlich der Verkleinerung des Unternehmens und der Eigenleistung. Die tschechischen Behörden haben gezeigt, dass die Strategie im UP nach einer sorgfältigen Bewertung der kürzesten erforderlichen Zeit zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität unter Berücksichtigung der möglichen zukünftigen Betriebsbedingungen auf fünf Jahre ausgerichtet wurde. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass insbesondere im Luftverkehrssektor unter den gegenwärtigen Konjunkturbedingungen eine Stabilisierung der Leistung auf Betriebs- und Serviceebene erreicht werden muss, um eine langfristige Rentabilität als solide Basis für zukünftiges Wachstum und nicht nur einen kurzfristigen Umschwung sicherzustellen. Dies dauert naturgemäß mehrere Jahre. Die Kommission stellt ferner fest, dass in vorherigen Fällen ein Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren oder mehr akzeptiert wurde⁽¹⁾. Daher betrachtet die Kommission den Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren insgesamt als akzeptabel.
- (108) Um einen Umschwung bei ČSA zu ermöglichen, sieht der UP erhebliche Kostensenkungen (insbesondere durch den Abbau von Kapazität und Personal sowie die Verkleinerung der Flotte und des betriebenen Netzes des Unternehmens) sowie verschiedene Ertragsmaßnahmen vor.
- (109) Die Kommission stellt fest, dass ČSA die Zahl der Piloten und des Flugbegleitpersonals erheblich verringert hat – mehr als 1 000 Arbeitsplätze wurden bereits gestrichen. Es wird davon ausgegangen, dass im Zuge der Kostensenkungsmaßnahmen bis Ende 2012 Nettoerlöse von [390–425] Mio. CZK erzielt werden. Die Vertriebskosten pro Passagier wurden bereits 2010 um [15,5–17]% gesenkt.
- (110) Die Kommission stellt außerdem fest, dass die Verkleinerung der Flotte (um 30 %) und des Netzes (um [18–20]%) den Erwartungen zufolge zu einem Anstieg des Ertrags pro ASK um [3,9–4,3]% führen soll. Folglich sollte sich der Sitzladefaktor verbessern und im Grundfall-Szenario [66–73]% erreichen. Die Erneuerung der Flotte sowie der Austausch von Boeings durch Airbuse führen zu geringeren Betriebs- und Wartungskosten und damit effizienterem Geschäftsmanagement der Flotte. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Verkleinerung von Netz und Flotte bis Ende 2012 Nettoerlöse von [195–215] Mio. CZK erzielt werden.
- (111) Die Kommission stellt ferner fest, dass ČSA 2011 ein neues Revenue-Management-System eingeführt hat, das darauf abzielt, den Ertrag pro ASK um [3–3,5]% zu steigern. Gekoppelt mit den Erträgen aus dem Verkauf von zugehörigen Eigenprodukten sowie Produkten von Dritten wird davon ausgegangen, dass das Revenue-Management bis Ende 2012 mit [500–560] Mio. CZK zum Gewinn beiträgt.
- (112) Die Kommission ist auf der Grundlage ihrer Kenntnisse bezüglich des Sektors aus anderen Umstrukturierungsfällen in Verbindung mit Fluggesellschaften der Meinung, dass diese Maßnahmen ČSA in die Lage versetzen sollten, seine Kosten zu senken und zusätzliche Erträge zu erzielen, um bis Juni 2014 zu langfristiger Rentabilität zurückkehren zu können.
- (113) Die Prognoseergebnisse basieren auf realistischen Annahmen, insbesondere in Bezug auf Wachstumsraten, Inflation, Treibstoffpreise und Wechselkurse zwischen CZK und USD. In ihren Stellungnahmen zum Eröffnungsbeschluss ging die Tschechische Republik auf die Zweifel der Kommission an den zugrunde liegenden Annahmen ein und legte weitere Erläuterungen vor, insbesondere:
- Abgesehen von der Verlängerung des anfänglichen Umstrukturierungszeitraums hat die Tschechische Republik ihre Vorhersagen für die Entwicklung einer Rückkehr zu Rentabilität basierend auf einem überarbeiteten Grundfall-Szenario anstelle des Bestfall-Szenarios, das im ursprünglichen Plan vorgesehen war, überarbeitet. ČSA strebt nun das Erreichen einer Kapitalrendite von [1,7–1,85]% bis 2014 anstatt [3–3,5]% wie in der ursprünglichen Fassung des UP vorgesehen an.
 - ČSA hat die Liefertermine von 7 Flugzeugen von 2013 bzw. 2014 auf 2014 bzw. 2016 verschoben und bestätigt, dass der Kauf all dieser Flugzeuge durch kommerzielle Finanzierung ohne staatliche Unterstützung getätigt wird.
 - Die Tschechische Republik hat bestätigt, dass ČSA gerade alle defizitären Tätigkeiten aufgibt.

⁽¹⁾ Siehe Beschlüsse der Kommission in den Sachen *Austrian Airlines* (C 6/09), ABl. L 59 vom 9.3.2010, S. 1, Randnr. 296 (Umstrukturierungszeitraum von sechs Jahren), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, Randnr. 217 (Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren) und *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, Randnr. 93 (Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren).

(114) Die Kommission nimmt positiv zur Kenntnis, dass im Anschluss an den Eröffnungsbeschluss die zugrunde liegenden Annahmen für die internen und externen Faktoren überprüft wurden. Beispielsweise wurden eine geringere Zunahme der Nachfrage zwischen 2010 und

2013 und höhere Treibstoffkosten angenommen. Die Überarbeitung und Anpassung verschiedener Schlüsselannahmen hat zu geänderten Finanzprojektionen geführt, was zu einer Verringerung des für 2013 vorhergesagten Gewinns von [123–135] Mio. CZK auf [68–75] Mio. CZK resultierte. Die angepassten Annahmen zeichnen nun ein realistischeres und solides Bild von der zukünftigen Entwicklung von ČSA.

- (115) Darüber hinaus hat ČSA eine Szenario-Analyse vorgelegt, die neben den oben genannten realistischeren Annahmen (Grundfall-Szenario) ein Bestfall- und ein Schlimmstfall-Szenario mit geänderten Annahmen bei verschiedenen Schlüsselfaktoren beinhaltet.
- (116) Im Rahmen des Grundfall-Szenarios prognostiziert ČSA, ab 2013 wieder eine positive operative Marge zu erreichen. Selbst im Schlimmstfall-Szenario würde ČSA bis 2014 wieder in die Gewinnzone zurückkehren.
- (117) Allerdings dürfte die Kapitalrendite des Unternehmens bis 2015 nur sehr gering (ungefähr [1,9–2,2]%) ausfallen. Eine solche Rendite ist zwar ziemlich niedrig, scheint allerdings angesichts der Tatsache, dass die entsprechende Vergleichsgruppe von ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) in den Jahren 2003 bis 2009 eine Kapitalrendite zwischen [-1,2 bis -1] und [5,4–6,3] erzielt hat, realistisch zu sein. Eine positive Kapitalrendite wurde in dieser Gruppe nur von Lufthansa ([5,3–6]%), British Airways ([4,9–5,7]%) und AF-KLM ([2–2,3]%) erreicht. Andererseits erzielten die Billigfluganbieter in den Jahren 2004–2007 eine Kapitalrendite von [5,5–6,5] und [15,5–17] (%)⁽¹⁾.
- (118) Die angestrebte Kapitalrendite von ČSA bleibt somit hinter den effizientesten Billigfluganbietern sowie den oben genannten größeren Fluggesellschaften, die von Größenvorteilen profitieren, zurück. ČSA bleibt mit seiner umstrukturierten Flotte (20–23 Flugzeuge) ein kleiner regionaler Akteur, dessen langfristige Entwicklung am besten durch den Beitritt eines privaten Investors gesichert werden kann.
- (119) Angesichts der Tatsache, dass die Tschechische Republik als Eigentümer des Unternehmens die Lage bestens kennt und für eine zeitnahe Privatisierung ist, erscheint diese bescheidene Rückkehr zu Rentabilität akzeptabel. Darüber hinaus ist die Tatsache, dass ČSA für das neue Flugzeug ein privat finanziertes Leasing abgeschlossen hat, anstatt einen staatlich garantierten Bankkredit wie ursprünglich geplant in Anspruch zu nehmen, ein Zeichen dafür, dass die Märkte daran glauben, dass eine Rückkehr des Unternehmens zu Rentabilität machbar ist.
- (120) Außerdem nimmt die Kommission wohlwollend zur Kenntnis, dass ČSA bis dato bereits erhebliche Fortschritte in seinem Umstrukturierungsprozess erreicht hat und dass die Umsetzung der geplanten Maßnahmen bereits 2011 positive Auswirkungen auf ČSA gezeigt hat. Obwohl [15,5–17] der Flüge im Jahresvergleich eingestellt wurden, betrug der Rückgang der Verkehrseinnahmen gegenüber dem Vorjahr lediglich [8–9]%. Im ersten Quartal 2012 konnten [7,9–8,4] Wachstum beim

Volumen der Punkt-zu-Punkt-Passagiere verzeichnet werden, was sich wiederum positiv auf die Erträge pro ASK niedergeschlagen hat, die um [12,5–14] anstiegen. 2011 gelang es ČSA außerdem, die Catering-Kosten um [115–130] Mio. CZK und die Stückkosten pro Passagier um [14,5–16] zu reduzieren. Aufgrund der Umsetzung der Kostensenkungsmaßnahmen gingen die Kosten im Zusammenhang mit der Nutzung des Global Distribution System 2011 um [68–75] Mio. CZK und 2011 um [89–96] Mio. CZK im Jahresvergleich zurück.

- (121) ČSA hat bereits den beabsichtigten Personalabbau und den Verkauf von Vermögenswerten sowie die Ausgliederung von außerhalb des Kerngeschäfts liegenden Dienstleistungen in Tochterunternehmen, die dann an ČAH verkauft wurden, durchgeführt.
- (122) Angesichts der durchgeführten umfangreichen Umstrukturierungsmaßnahmen und der bis dato bereits erzielten Fortschritte ist die Kommission der Ansicht, dass ČSA durch den überarbeiteten UP in die Lage versetzt wird, innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens zu langfristiger Rentabilität zurückzukehren.

6.3.3 Vermeidung ungebührlicher Wettbewerbsverzerrungen (Ausgleichsmaßnahmen)

- (123) Zweitens müssen gemäß Randnr. 38 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass nachteilige Auswirkungen auf die Handelsbedingungen so weit wie möglich abgeschwächt werden. Diese Maßnahmen können die Veräußerung von Vermögenswerten, einen Kapazitätsabbau, eine Beschränkung der Marktpräsenz oder eine Senkung der Zutrittsschranken auf den betreffenden Märkten beinhalten (Randnr. 39 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).
- (124) In dieser Hinsicht bleibt die Schließung defizitärer Geschäftsbereiche, die ohnehin zur Wiederherstellung der Rentabilität notwendig wäre, bei der Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen in Form einer Reduzierung der Kapazitäten oder der Marktpräsenz unberücksichtigt (Randnr. 40 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).
- (125) ČSA schlägt die folgenden Ausgleichsmaßnahmen vor:
- Kapazitätsabbau;
 - Abgabe von Zeitnischen für Landungen an koordinierten europäischen Flughäfen, einschließlich des Verkaufs von Zeitnischen am Flughafen London-Heathrow;
 - Verkauf von Vermögenswerten.
- (126) In dem Eröffnungsbeschluss brachte die Kommission Zweifel hinsichtlich der von ČSA angebotenen Ausgleichsmaßnahmen zum Ausdruck, und zwar dahingehend, dass es sich um reine Rentabilitätsmaßnahmen zu handeln schien. Die Tschechische Republik hat diesen Punkt klargestellt und eine Begründung vorgelegt, die die Relevanz der oben aufgeführten Maßnahmen belegt.

⁽¹⁾ Marktstudie der Boston Consulting Group.

Kapazitätsabbau

- (127) ČSA plant, seine Flotte um 50 % zu verkleinern, was sich wiederum auf das Streckennetz auswirkt. Die Gesamtkapazität des Unternehmens betrug 2009 [8–9] Mrd. ASK. Am Ende des Umstrukturierungszeitraums plant ČSA, [6,2–7] Mrd. ASK anzubieten, d. h. das Netz wird um [2–2,2] Mrd. ASK verkleinert (entspricht [20–25]%).
- (128) ČSA hat ferner zugestimmt, dass weitere Maßnahmen als reine Rentabilitätsmaßnahmen zu betrachten sind, wie z. B. die Entscheidung, die Strecken nach New York und Toronto aufzugeben. Diese Entscheidung wurde vom Vorstand von ČSA im Juli 2009 (d. h. vor Beginn des Umstrukturierungszeitraums) getroffen. Die Flüge wurden ab November 2009 eingestellt. Allerdings deutet die Tatsache, dass ČSA die Entscheidung zur Einstellung der Strecken vor Beginn des Umstrukturierungszeitraums getroffen hat, darauf hin, dass diese unternehmerische Entscheidung getroffen wurde, um die Rentabilität der Fluggesellschaft zu verbessern, und nicht darauf abzielte, mögliche wettbewerbsverzerrende Wirkungen der Beihilfe auf die Handelsbedingungen abzuschwächen.
- (129) In seinem überarbeiteten UP schlägt ČSA vor, als Ausgleichsmaßnahmen sechs profitable Strecken zu streichen⁽¹⁾ und die ASK-Kapazität bei 10 profitablen Strecken⁽²⁾ zu reduzieren. Die Streichung und der vorgeschlagene Kapazitätsabbau führen zu einer Verringerung der angebotenen Kapazität um [900–1 000] Mio. ASK, was einem Kapazitätsabbau von [10–11] %⁽³⁾ im Linienverkehr im Vergleich zu 2009 entspricht. ČSA hat bestätigt, dass es den als Ausgleichsmaßnahme angebotenen Kapazitätsabbau bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums beibehalten wird.
- (130) Strecken gelten als profitabel, wenn sie 2009 einen positiven Deckungsbeitrag C1 erreichten. Bei diesem Deckungsbeitrag werden die Flug-, Passagier- und Vertriebskosten (d. h. die variablen Kosten), die jeder einzelnen Strecke zuzuschreiben sind, betrachtet. Er wird berechnet als (Einnahmen der Strecke – variable Kosten der Strecke)/Einnahmen der Strecke. Daher werden bei allen Strecken mit positivem Deckungsbeitrag C1 ausreichende Erträge erzielt, die nicht nur die variablen Kosten einer Strecke decken, sondern auch zu den Fixkosten des Unternehmens beitragen.
- (131) Aus Sicht der Kommission scheint der Deckungsbeitrag C1 eine geeignete Größe zu sein, da hierbei alle Kosten in direktem Zusammenhang mit der betreffenden Strecke berücksichtigt werden. Die Kommission stellt fest, dass in einem vergleichbaren Fall eine ähnliche Größe akzeptiert wurde⁽⁴⁾.
- (132) Im Hinblick auf das Argument des Beteiligten (TS), die behauptet, dass ČSA neue defizitäre Strecken wie z. B. die Strecke Prag-Abu Dhabi eröffnet habe, stellt die Kommission fest, dass diese Strecke nach der von den

tschechischen Behörden vorgelegten Erläuterung ein Code-Sharing-Flug ist, der in Kooperation mit Etihad Airways betrieben wird. In jedem Fall hat sich ČSA trotz der etwaigen Eröffnung neuer Strecken dazu verpflichtet, sein Gesamtnetz um [20–25] % (in ASK) zu verkleinern und dieses verkleinerte Netz bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums beizubehalten. Außerdem hat ČSA angeboten, seine Kapazität auf 16 profitablen Strecken als Ausgleich gegenüber Wettbewerbern zu streichen oder zu verringern.

Abgabe von Zeitnischen für Landungen an koordinierten europäischen Flughäfen

- (133) Die Kommission stellt fest, dass infolge der Änderungen innerhalb des Netzes verschiedene Zeitnischen von ČSA an koordinierten Flughäfen⁽⁵⁾ abgegeben werden. Durch die Abgabe von Zeitnischen für Landungen können andere konkurrierende Fluggesellschaften ihre Kapazität an diesen koordinierten Flughäfen ausbauen (ungeachtet der eigentlichen Strecke, die gestrichen wurde), was einer Senkung der Zutrittsschranken auf den betreffenden Märkten zugunsten der Wettbewerber von ČSA entspricht.

Verkauf von Vermögenswerten

- (134) Darüber hinaus bringt ČSA vor, dass der Verkauf von profitablen Vermögenswerten wie z. B. der Verkauf von Zeitnischen am Flughafen London-Heathrow (siehe Randnr. (47)) sowie von 15 Flugzeugen (siehe Randnr. (48)) und der Verkauf des Duty-Free-Geschäfts (siehe Randnr. (46)) und der Verkauf von Tochterunternehmen an ČAH (siehe Randnr. (53)) ebenfalls als Ausgleichsmaßnahmen angesehen werden sollten. Jedoch sind angesichts der Tatsache, dass die Ausgleichsmaßnahmen insbesondere auf dem Markt greifen sollten, auf dem das Unternehmen nach der Umstrukturierung eine wichtige Marktposition innehat, nur die Maßnahmen in Bezug auf den Markt für die Personenbeförderung im Flugverkehr relevant.
- (135) Somit können neben dem Kapazitätsabbau von [10–11] bei profitablen Strecken und der Abgabe von Zeitnischen auf koordinierten Flughäfen lediglich der Verkauf von Zeitnischen am Flughafen London-Heathrow sowie der Verkauf von 15 Flugzeugen als angemessene Ausgleichsmaßnahmen in Betracht gezogen werden, während der Verkauf des Duty-Free-Geschäfts sowie der Verkauf von Tochterunternehmen von ČSA an ČAH nicht berücksichtigt werden können, da diese beiden Transaktionen keinen Einfluss auf die Position von ČSA auf seinem Kernmarkt haben.

Angemessenheit der vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen

- (136) Bei der Beurteilung der Frage, ob die Ausgleichsmaßnahmen angemessen sind, berücksichtigt die Kommission die Marktstruktur und die Wettbewerbsbedingungen, um sicherzustellen, dass eine solche Maßnahme nicht zu einer Verschlechterung der Marktstruktur führt (Randnr. 39 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).

⁽¹⁾ [...].

⁽²⁾ [...].

⁽³⁾ Nettoreduzierung ohne Streichung der defizitären Strecken, die zur Wiederherstellung der Rentabilität erforderlich ist, auch unter Berücksichtigung des geplanten Kapazitätsausbaus zwischen GJ2010 und GJ2013.

⁽⁴⁾ Siehe Beschluss der Kommission in der Sache *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, Randnr. 111.

⁽⁵⁾ Die Mehrheit dieser Zeitnischen gilt für koordinierte Flughäfen (Flughäfen, bei denen die Zeitnischen durch einen Koordinator gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (Abl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1) zugewiesen werden).

- (137) Die Ausgleichsmaßnahmen müssen im Verhältnis zu den durch die Beihilfe verursachten Verzerrungseffekten und insbesondere zur Größe und Stellung des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten stehen. Der Umfang des Kapazitätsabbaus oder der Begrenzung der Marktpräsenz hängt von den Umständen des Einzelfalls ab (Randnr. 40 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).
- (138) Die Kommission stellt fest, dass ČSA zwar weiterhin eine führende Stellung auf dem tschechischen Luftverkehrsmarkt innehat, der Anteil von ČSA an der Produktionskapazität und Produktivität (bezogen auf die Passagiere) der gesamten europäischen Luftfahrtbranche aber lediglich 1–2 % beträgt. Für eine relativ kleine Fluggesellschaft wie ČSA hätte eine weitere Verkleinerung seiner Flotte möglicherweise negative Auswirkungen auf die Rentabilität, ohne dass hierdurch bedeutende Marktchancen für Wettbewerber entstehen würden.
- (139) Im Hinblick auf den größten Teil der Eigenleistung, d. h. den Kapazitätsabbau, hält die Kommission eine Reduzierung um [10–11] % für ausreichend, insbesondere im Vergleich zu anderen Fällen von Umstrukturierungen von Fluggesellschaften ⁽¹⁾.
- (140) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass die oben genannten Ausgleichsmaßnahmen gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ausreichen, um sicherzustellen, dass die nachteiligen Auswirkungen auf die Handelsbedingungen so weit wie möglich abgeschwächt werden.
- (143) Es muss sich um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag handeln ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cashflow (Randnr. 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien). Die Eigenleistung darf naturgemäß keine weitere staatliche Beihilfe beinhalten.
- (144) Angesichts der Gesamtumstrukturierungskosten von [8 900–10 500] Mio. CZK setzt sich die vorgeschlagene Eigenleistung von ČSA aus
- einem privaten Bankdarlehen, das von Komerční banka ([125–140] Mio. CZK) gewährt wird, und
 - dem Verkauf von Vermögenswerten (Land, Liegenschaften, Flugzeuge und Tochterunternehmen) zusammen ⁽²⁾.
- (145) Die von den tschechischen Behörden vorgeschlagene Eigenleistung von ČSA würde [70–80] % der Gesamtumstrukturierungskosten entsprechen. Darüber hinaus nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass ČSA einen privaten Leasingvertrag für ein Flugzeug ([25–30] Mio. USD) abgeschlossen hat, was ebenfalls als Eigenleistung betrachtet werden kann.

Leasing eines Flugzeugs

6.3.4 Auf das Minimum begrenzte Beihilfe (Eigenleistung)

- (141) Drittens ist gemäß Randnr. 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zur Begrenzung der Beihilfe auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten ein erheblicher Beitrag zur Umstrukturierung aus eigenen Mitteln des Beihilfeempfängers notwendig. Dies kann den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder die Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen beinhalten.
- (142) Bei großen Unternehmen betrachtet die Kommission in der Regel einen Beitrag von mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten als angemessen. In außergewöhnlichen Umständen und in Härtefällen kann die Kommission einen geringeren Beitrag akzeptieren (Randnr. 44 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).
- (146) ČSA konnte im Mai 2011 einen privat finanzierten Leasingvertrag für die Anschaffung eines Airbus A319 sowie von zwei Triebwerken abschließen. Das Leasing wird von [...] zu Marktbedingungen gewährt. Der Leasingvertrag entspricht einem Darlehen in Höhe von [25–30] Mio. USD (ungefähr [520–600] Mio. CZK oder [5,3–5,9 % der Umstrukturierungskosten).
- (147) Die Leasinggesellschaft stellt das an ČSA zu liefernde Flugzeug im Rahmen eines Finanzleasings mit einer Laufzeit von 10 Jahren bereit; bei vollständiger Zahlung aller Leasingraten geht das Flugzeug in das Eigentum von ČSA über. Zusätzlich zur Anzahlung in Höhe von [29–33] % des Preises des Flugzeugs leistet ČSA quartalsweise Leasingzahlungen an den Leasinggeber, wobei solche Zahlungen basierend auf dem Preis des Flugzeugs zuzüglich der entsprechenden Zinsen auf das Darlehen, das der Leasinggesellschaft von der Bank gewährt wurde (3-Monats-LIBOR (London Interbank Offered Rate) zuzüglich Marge), berechnet werden. Die Leasingzahlungen (oder vielmehr die Rückzahlung des der Leasinggesellschaft von [...] gewährten Darlehens) wird insbesondere durch ein Pfandrecht an dem Flugzeug zugunsten der Bank besichert, das während der Laufzeit des Leasings besteht.
- (148) Die Kommission stellt fest, dass dieser Leasingvertrag zeigt, dass ČSA bereits eine externe Finanzierung zu Marktbedingungen ohne Unterstützung von Seiten der tschechischen Behörden abschließen konnte. Eine solche Finanzierung ist ein Zeichen dafür, dass der Markt daran glaubt, dass die angestrebte Rückkehr zu Rentabilität machbar ist. Die Kommission betrachtet somit das Leasing in Höhe von [520–600] Mio. CZK als Eigenleistung.

⁽¹⁾ In der Sache „Air Malta“ (Beschluss der Kommission SA.33015, C(2012) 4198 final) belief sich der Kapazitätsabbau bei profitablen Strecken auf 5 %. Bei vorherigen Beschlüssen bezüglich Umstrukturierungen von Fluggesellschaften bezogen sich die akzeptierten Ausgleichsmaßnahmen auf einen allgemeinen Kapazitätsabbau – Austrian Airlines: 15 % (Entscheidung der Kommission C 6/2009, ABl. L 59 vom 9.3.2010, S. 1, Randnr. 323) LTU: 28 % (Entscheidung der Kommission N 428/2002, ABl. C 148 vom 25.6.2003) oder eine Verringerung des Marktanteils – Cyprus Airways: 3 % (Entscheidung der Kommission C10/2006, ABl. L 49 vom 22.2.2008, S. 25, Randnr. 129).

⁽²⁾ Zu Einzelheiten siehe Tabelle 5.

Privates Bankdarlehen von Komerční banka

(149) Das vorgeschlagene Darlehen von Komerční banka besteht aus einer Kreditlinie basierend auf einem Rahmenvertrag. Die Kommission stellt fest, dass der Rahmenvertrag, der eine Kreditlinie von [480–540] Mio. CZK vorsieht, bereits am 31. März 2009 abgeschlossen wurde und dass die Kreditlinie aufgrund der sich verschlechternden Finanzlage von ČSA in nachfolgenden Änderungen des Rahmenvertrags verringert wurde. Die letzte Änderung des Rahmenvertrags vom Dezember 2009 sah eine Kreditlinie von lediglich [200–220] Mio. CZK bis 30. Juni 2010 vor. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die vorgeschlagene Eigenleistung in Höhe von [125–140] Mio. CZK das letzte Saldo dieser Kreditlinie ist.

(150) Die Eigenleistung soll zeigen, dass der Markt daran glaubt, dass die angestrebte Rückkehr zu Rentabilität machbar ist. Da der relevante Darlehensvertrag lange vor Beginn des Umstrukturierungszeitraums abgeschlossen wurde und angesichts der Tatsache, dass Komerční banka die Kreditlinie sukzessive herabgesetzt hat, akzeptiert die Kommission dieses private Darlehen nicht als Eigenleistung im Sinne von Randnr. 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

Verkauf von Vermögenswerten

(151) Der Verkauf von Vermögenswerten lässt sich in drei Gruppen unterteilen – (i) Verkauf an private Marktteilnehmer, (ii) Verkauf von Immobilien an den Flughafen Prag und (iii) Verkauf von Tochterunternehmen an den tschechischen Staat (ČAH).

(i) Verkauf an private Marktteilnehmer

(152) Ein Teil dieser Verkäufe wurde auf der Grundlage einer offenen, transparenten und bedingungsfreien Ausschreibung durchgeführt, wie z. B. der Verkauf des Duty-Free-Geschäfts und der Verkauf von Slovak Air Services, s.r.o. Ein weiterer Teil wurde nach individuellen Verhandlungen an private juristische Personen verkauft, wie etwa die Flugzeuge und die Zeitnischen am Flughafen London-Heathrow, die an verschiedene Fluggesellschaften bzw. BA verkauft wurden. Diese Verkäufe fanden im Juli 2010 statt und brachten [3–3,5] Mrd. CZK ([31–35]% der Gesamtumstrukturierungskosten) ein.

(153) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass dieser Teil des Beitrags an den Umstrukturierungskosten in der Tat aus den eigenen Mitteln des Unternehmens stammt und konkret und tatsächlich ist, wie gemäß Randnr. 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gefordert. Die Kommission akzeptiert diese Erlöse daher als Eigenleistung.

(ii) Verkauf an den Flughafen Prag

(154) Land und Liegenschaften auf dem Gelände des Flughafens Prag-Ruzyně wurden am 9. Dezember 2009, 2. Februar 2010 und 13. Mai 2010 an den Flughafen Prag verkauft.

Der Verkauf dieser Vermögenswerte erbrachte [1 620–1 850] Mio. CZK ([15–17]% der Gesamtumstrukturierungskosten).

(155) Die Tschechische Republik hat ein Gesetz über das Eigentum am Flughafen Prag-Ruzyně erlassen, nach dem sämtliche Grundstücke und Liegenschaften auf dem Gelände des Flughafens Prag-Ruzyně Airport angesichts ihrer strategischen Bedeutung einem staatlichen Unternehmen gehören müssen. Den tschechischen Behörden zufolge sind die Liegenschaften im Hinblick auf die neue Start- und Landebahn, die am Flughafen Prag-Ruzyně gebaut werden soll, strategisch wichtig für den Flughafen.

(156) All diese Vermögenswerte wurden zu einem Preis verkauft, der in schriftlichen Gutachten von unabhängigen Sachverständigen aus der Tschechischen Republik⁽¹⁾ festgelegt wurde, bevor die jeweiligen Transaktionen stattfanden. Die Kommission hat die vorgelegten Gutachten analysiert und als hinreichend begründet befunden. Die Gutachten geben keinen Anlass zu Bedenken, da keine Fehler festgestellt wurden, akzeptierte Methoden angewandt wurden und die Gutachten auf glaubwürdigen Annahmen basieren. Die Kommission nimmt ferner zur Kenntnis, dass die Gutachten erstellt wurden, bevor die betreffenden Transaktionen durchgeführt wurden, und die Monopolstellung des Staates als einzigem möglichen Käufer nicht in Betracht gezogen wurde. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die Ergebnisse der vorliegenden Gutachten eine ungefähre Annäherung an die realistischen Marktpreise der Vermögenswerte darstellen.

(157) In dem Gutachten wurden keine Verpfändungen oder sonstigen Formen von Belastung berücksichtigt. Im Hinblick auf die Verpfändungen, insbesondere zur Besicherung des Osinek-Darlehens, haben die tschechischen Behörden bestätigt, dass alle Verpfändungen vor den Verkäufen gelöscht wurden. In zwei der drei Verkaufsverträge vom 9. Dezember 2009 und 2. Februar 2010 vereinbarten die Parteien, dass die Liegenschaften ohne Belastungen transferiert werden. Lediglich der dritte Vertrag vom 13. Mai 2010 enthält eine Bestimmung, nach der die transferierten Liegenschaften die im Grundstücksregister eingetragenen Belastungen und Dienstbarkeiten einschließen. Die betreffenden Belastungen sind wie folgt:

(a) Dienstbarkeit zugunsten des Flughafens Prag für die Nutzung von Transformatoren und Verteilerpunkten (auf Grundstück Nr. 2587);

(b) Dienstbarkeit zugunsten von ČSA für die Nutzung des Lands zu Betriebszwecken (Grundstück Nr. 2588/3);

(c) Dienstbarkeit zugunsten von PREdistribuce, a.s. für die Unterhaltung eines Kabelnetzes und das Recht auf Betreten der Liegenschaft (Grundstück Nr. 2586/1).

⁽¹⁾ Diese Sachverständigen (YBN Consult–Znalecký ústav s.r.o. und PROSCON s.r.o.) sind im Register der Sachverständigeninstitute, das vom Justizministerium der Tschechischen Republik verwaltet wird, eingetragen und besitzen Erfahrung in der Begutachtung von Vermögenswerten.

- (158) Die Kommission ist der Auffassung, dass Belastungen und Dienstbarkeiten den Wert von Immobilien grundsätzlich reduzieren können. Allerdings stellt die Kommission fest, dass die Dienstbarkeit unter Randnr. 156 Buchstabe a mit dem Transfer der Liegenschaften gegenstandslos wurde, da die Dienstbarkeit zugunsten des Käufers selbst galt. Die tschechischen Behörden haben bestätigt, dass die Dienstbarkeit unter Randnr. 156 Buchstabe b zum Zeitpunkt des Transfers der Liegenschaften nicht mehr bestand. Die dritte Dienstbarkeit unter Randnr. 156 Buchstabe c hat noch Bestand, jedoch ist diese Dienstbarkeit eine der Bedingungen für den Anschluss des Flughafens Prag an das von PREdistribuce, a.s. betriebene Stromverteilnetz.
- (159) Angesichts des wichtigen Charakters der einzigen mit den Liegenschaften übertragenen Dienstbarkeit, ist die Kommission der Auffassung, dass die oben beschriebenen Dienstbarkeiten keinen Einfluss auf den Wert der verkauften Vermögenswerte hatten.
- (160) Angesichts der vorstehenden Erwägungen akzeptiert die Kommission die Erlöse aus dem Landverkauf in Höhe von [1 620–1 850] Mio. CZK als Eigenleistung.
- (iii) Verkauf von Tochterunternehmen an ČAH
- (161) Ein weiterer Teil der Verkäufe an den Staat besteht in dem Verkauf von Tochterunternehmen von ČSA an ČAH. Hierbei handelte es sich um HCA ([500–580] Mio. CZK), Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] Mio. CZK), ČSA Services, s.r.o. ([25–28] Mio. CZK) und Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] Mrd. CZK). Der Gesamtwert dieser Verkäufe beträgt [2,35–2,6] Mrd. CZK ([24–26]% der Gesamtumstrukturierungskosten).
- (162) Die Verkaufswerte wurden auf der Grundlage der Gutachten von Deloitte Advisory, s.r.o. und PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. festgelegt, auf die unter Randnr. 53 verwiesen wird. Die Kommission hat die vorgelegten Gutachten analysiert und als hinreichend begründet befunden. Die Gutachten geben keinen Anlass zu Bedenken, da keine Fehler festgestellt wurden, akzeptierte Methoden angewandt wurden und die Gutachten auf glaubwürdigen Annahmen basieren. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die Ergebnisse der vorliegenden Gutachten eine ungefähre Annäherung an die realistischen Marktpreise der Vermögenswerte darstellen. Die Kommission nimmt ferner zur Kenntnis, dass die Gutachten erstellt wurden, bevor die betreffenden Transaktionen stattfanden.
- (163) Die Gründung von ČAH war Inhalt der Stellungnahmen von Seiten des Wettbewerbers, der angab, dass es der einzige Zweck einer solchen Struktur sei, ČSA mit zusätzlichen Mitteln auszustatten. Allerdings nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass die Gründung von ČAH einer Erklärung der Tschechischen Republik zufolge andere Gründe als die reine Ausstattung der ČSA mit Kapital hat. Wichtigstes Ziel von ČAH ist es, staatliche Unternehmen für potenzielle Investoren attraktiver zu gestalten. Mit der eingerichteten Struktur von ČAH vereinfacht sich in der Tat die Privatisierung einzelner Tochterunternehmen von ČSA durch getrennten Verkauf an verschiedene Investoren. Darüber hinaus soll mit der Gründung von ČAH eine wettbewerbsfähige Preisgestaltung bei gruppeninternen Dienstleistungen gewährleistet und die Gewinnerzielung aller Tochterunternehmen sowie ihre Ausrichtung auf externe Kunden gefördert werden.
- (164) Schließlich wurde die Gründung von ČAH in der gegenwärtigen Form durch die tschechische Kartellbehörde (mit Verpflichtungen) genehmigt und der Verkauf der Tochterunternehmen auf der Grundlage der oben genannten Gutachten durchgeführt.
- (165) Angesichts der vorstehenden Erwägungen stellt die Kommission fest, dass die Gesamteigenleistung, einschließlich des Verkaufs der Tochterunternehmen, [78–85]% der Gesamtumstrukturierungskosten betragen würde. Im vorliegenden Fall muss diese Maßnahme jedoch nicht in Betracht gezogen werden, da ČSA selbst ohne diese Maßnahmen eine ausreichende Eigenleistung zur Deckung seiner Umstrukturierungskosten (bestehend aus dem Verkauf an private Marktteilnehmer, dem Verkauf von Land und Liegenschaften an den staatlichen Flughafen Prag und das Flugzeugleasing) bereitgestellt hat, die sich auf [5,2–5,8] Mrd. CZK bzw. [55–60]% der Umstrukturierungskosten beläuft⁽¹⁾.
- (166) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Anforderungen gemäß Randnr. 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt sind und die Höhe der Beihilfe sich somit auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten beschränken.
- ### 6.3.5 Grundsatz der „einmaligen“ Beihilfe
- (167) Schließlich muss die Beihilfe die Bedingung der „einmaligen“ Gewährung erfüllen. Randnr. 72 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sieht vor, dass ein Unternehmen, das in den vergangenen zehn Jahren bereits eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat, keinen Anspruch auf eine weitere Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe hat.
- (168) In dem Eröffnungsbeschluss meldete die Kommission Bedenken in Bezug auf mögliche Beihilfeelemente im Zusammenhang mit dem Osinek-Darlehen an. Jedoch folgerte die Kommission in ihrem abschließenden Beschluss

⁽¹⁾ Das notifizierte Beihilfeelement beträgt 2 500 Mio. Das Flugzeugleasing ([520–600] Mio. CZK), der Verkauf an private Marktteilnehmer ([3–3,5] Mrd. CZK) und der Verkauf von Land und Liegenschaften an den Staat ([1,62–1,85] Mrd. CZK) ergeben insgesamt [5,2–5,8] Mrd. CZK. Selbst wenn der Verkauf von Tochterunternehmen an ČAH als Beihilfe betrachtet werden würde, würde das Beihilfeelement [4,5–5] Mrd. CZK (2 500 Mio. CZK plus [2,35–2,6] Mrd. CZK) betragen. Dieses Beihilfeelement ist geringer als der Betrag der Eigenleistung ([5,2–5,8] Mrd. CZK), die somit mehr als 50 % der Gesamtumstrukturierungskosten in Höhe von [8,9–10,5] Mrd. CZK decken würde.

in der Sache SA.29864 – Möglicher Beihilfecharakter eines von Osinek, a.s. gewährten Darlehens, dass das Osinek-Darlehen keine staatliche Beihilfe darstellt, und, selbst wenn dem so wäre, mit dem Vorübergehenden Rahmen vereinbar wäre⁽¹⁾. Darüber hinaus haben die tschechischen Behörden bestätigt, dass ČSA in den vergangenen 10 Jahren keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass der Grundsatz der „einmaligen“ Beihilfe eingehalten wird.

6.3.6 Andere beihilferechtliche Fragestellungen

- (169) In Verlauf des förmlichen Prüfverfahrens warfen Beteiligte eine Reihe von zusätzlichen beihilferechtlichen Fragestellungen auf, nämlich in Bezug auf den Verkauf von HCA, die Querfinanzierung der Vergütung des CEO von ČSA durch den Flughafen Prag und einen etwaigen Vorteil, der ČSA für den Betrieb der Strecke Prag-Tel Aviv gewährt wird.

Verkauf von HCA

- (170) In seinen Stellungnahmen bringt TS vor, dass ČSA die erhaltene staatliche Beihilfe für den Ausbau seines Chartergeschäfts (durchgeführt von seinem Tochterunternehmen HCA) verwendet hat, das Flüge zu einem um 20 % geringeren Preis als die Standardpreise auf dem Markt anbieten würde.
- (171) Die Kommission hat ausführliche Auskünfte über den Verkauf und den zukünftigen Betrieb von HCA angefordert. Die Tschechische Republik hat erläutert, dass beim Transfer des Charterverkehrsgeschäfts keine Flugzeuge an HCA transferiert wurden, und ferner bestätigt, dass sämtliche Flugzeugleasings zu Marktbedingungen durchgeführt wurden, und zwar entweder entsprechend einem Gutachten zu den Transferpreisen⁽²⁾ oder mit Leasing-sätzen, die auf der Grundlage des vom International Bureau of Aviation⁽³⁾ veröffentlichten Lease Rate Digest festgesetzt wurden, das sich auf die Schätzungen von Marktsätzen von operativen Leasings für individuelle Flugzeugtypen und Produktionsjahre spezialisiert hat.
- (172) In Bezug auf den potenziellen Transfer von Personal haben die tschechischen Behörden klargestellt, dass eine kleinere Anzahl von administrativen Mitarbeitern (ungefähr 20) 2010 im Zusammenhang mit der Einbringung des Chartergeschäfts von ČSA sowie gemäß den im tschechischen Handelsgesetzbuch festgelegten Vorschriften von ČSA an HCA transferiert wurde. Die Mehrheit des Personals, einschließlich aller Piloten und des

gesamten Flugbegleitpersonals, ist nach einem neuen Auswahlprozess HCA beigetreten. Alle Mitarbeiter, die zuvor bei ČSA beschäftigt waren, kündigten ihre Verträge und schlossen neue Verträge mit HCA ab. Mit den neuen Verträgen wurden keine auf der Betriebszugehörigkeitsdauer basierenden Rechte transferiert.

- (173) Schließlich hat die Tschechische Republik bestätigt, dass keine Umleitung eines Teils der Flotte von ČSA an HCA erfolgt ist, wo sie zur Durchführung von ČSA-Flügen verwendet werden würden. HCA hat seit 2009 nicht expandiert und kehrt lediglich zum ursprünglichen Volumen der Flüge zurück, die vom Chartergeschäftsbereich von ČSA in den Jahren 2008 bis 2009 durchgeführt wurden. Das Unternehmen wird nicht die Durchführung der von ČSA eingestellten Linienflüge übernehmen, sondern lediglich Charterflüge anbieten.
- (174) Angesichts der bereitgestellten Informationen ist die Kommission nicht der Ansicht, dass eine Quersubventionierung von Tätigkeiten zwischen ČSA und HCA stattfindet und dass der ČSA gewährte selektive Vorteil nicht an HCA weitergegeben wird.

Querfinanzierung der Vergütung des CEO

- (175) Der CEO von ČSA war gleichzeitig auch CEO des Flughafens Prag und bezog 2010 und 2011 von beiden ein Gehalt. Im Hinblick auf den beanstandeten potenziellen Vorteil, der ČSA in Form des Gehalts seines CEO gewährt wurde, hat die Tschechische Republik erklärt, dass die Vergütung des CEO auf der Grundlage von zwei separaten Geschäftsführungsverträgen, die zwischen dem CEO und ČSA bzw. dem Flughafen Prag abgeschlossen wurden, festgesetzt wurde. Darüber hinaus hat die Tschechische Republik versichert, dass der Flughafen Prag keinen Ausgleich für die Zahlung einer Vergütung für die Tätigkeiten des CEO in ČSA bereitstellen würde. Im Rahmen der beiden Geschäftsführungsverträge bestand die Vergütung aus zwei Komponenten, einem Grundgehalt und einer Leistungsprämie. Die Grundkomponente in dem Vertrag von ČSA wurde auf 1 CZK pro Monat gesenkt, bis ČSA positive Betriebsergebnisse erzielt. Die Höhe der Leistungsprämien war jedoch weiterhin auf das 12-fache der nicht reduzierten Grundkomponente pro Jahr festgesetzt.
- (176) Die Kommission hat die Gehaltsübersicht des CEO überprüft, aus der hervorgeht, dass das von ČSA an den CEO gezahlte Gehalt und die Leistungsprämien ungefähr [...] seines Jahreseinkommens ausmachten, während die anderen [...] aus seiner Beschäftigung beim Flughafen Prag stammen. Diese Differenz wird insbesondere durch die unterschiedliche Leistung der beiden Unternehmen in dem relevanten Zeitraum begründet.
- (177) Da der CEO für seine Arbeit in beiden Unternehmen in Abhängigkeit von der Leistung dieser beiden Unternehmen bezahlt wurde, ist die Kommission der Ansicht, dass ČSA keine staatliche Beihilfe durch die Art und Weise, wie der CEO für seine Arbeit entlohnt wurde, gewährt wurde.

⁽¹⁾ Beihilfe, die im Rahmen des vorübergehenden Rahmens gewährt wird, dient einem anderen Zweck, nämlich der Erleichterung des Zugangs eines Unternehmens zu externer Finanzierung zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV und stellt daher keine Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV dar.

⁽²⁾ Gutachten vom 3. Juni 2011, durchgeführt für die Gruppe ČSA von Ernst&Young Valuations s.r.o.

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

Strecke Prag-Tel Aviv

- (178) In seinen Stellungnahmen behauptet TS, dass die Tschechische Republik die Möglichkeit des Betriebs der Strecke Prag-Tel Aviv für mehr als eine Fluggesellschaft insbesondere zugunsten von ČSA ausgehandelt hätte. Die Verhandlungen, die eine Änderung des bilateralen Luftverkehrsabkommens (nachfolgend als das „Abkommen“ bezeichnet) zwischen der Tschechischen Republik und dem Staat Israel nach sich zog ⁽¹⁾, fanden kurze Zeit nach dem Abschluss einer offenen Ausschreibung über den Betrieb dieser Strecke, die von TS gewonnen wurde, statt (siehe Randnr. (73)).
- (179) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Tschechische Republik bis zu dem Zeitpunkt, zu dem ein einheitliches Luftverkehrsabkommen Europa-Mittelmeer zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Staat Israel andererseits abgeschlossen wurde, das gesetzliche Recht hatte, Verhandlungen mit dem Staat Israel über die Ausdehnung der Rechte für den Zugang zum Verkehrsmarkt für Fluggesellschaften beider Parteien einzuleiten.
- (180) Im Rahmen der Konsultationen vor dem Abschluss des Abkommens einigten sich die Luftfahrtbehörden u. a. auf eine vorübergehende Erweiterung des Zugangs zum Verkehrsmarkt durch die Genehmigung von „Sonderflügen“, dem eine Änderung des Abkommens folgte.
- (181) Die tschechischen Behörden haben erläutert, dass die Erweiterung des Zugangs zum tschechisch-israelischen Verkehrsmarkt nicht nur zugunsten von ČSA ausgehandelt wurde und dass diese Erweiterung unter vollständiger Einhaltung der inländischen Rechtsvorschriften vorgenommen wurde und nicht im Widerspruch zur Entscheidung der Zivilluftfahrtbehörde des Verkehrsministeriums der Tschechischen Republik, die die Verkehrsrechte für den Betrieb der Strecke an Travel Service vergeben hat, steht ⁽²⁾.
- (182) Die Kommission ist der Ansicht, dass es in der Tat das Recht eines Mitgliedstaats ist, jederzeit eine Änderung des bilateralen Abkommens einzuleiten, sofern der Gegenstand nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen des Unionsrechts steht. Darüber hinaus sieht die Entscheidung, durch die TS das Recht für den Betrieb der Strecke Prag-Tel Aviv gewährt wird, nicht vor, dass einem anderen Betreiber keine ähnlichen Rechte gewährt werden dürfen, wenn dies mit den Bestimmungen des Abkommens im Einklang steht.
- (183) Schließlich nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass in Artikel III Absatz 1 des geänderten Abkommens

Folgendes festgelegt wird: *„Jede der Vertragsparteien hat das Recht, der jeweils anderen Vertragspartei schriftlich eine oder mehrere Fluggesellschaften für den Betrieb der vereinbarten Dienstleistungen auf den angegebenen Strecken zu benennen.“* Daher ist ČSA nicht die einzige Fluggesellschaft, die von der Änderung des Abkommens profitieren könnte. In der Tat scheint die Überarbeitung des Abkommens eine marktöffnende Maßnahme zu sein, die als wettbewerbsfördernd betrachtet werden kann. Folglich kann nicht geschlossen werden, dass diese Maßnahme insbesondere ČSA begünstigen und somit eine staatliche Beihilfe darstellen würde.

6.4 SCHLUSSFOLGERUNG

- (184) Bei der notifizierten Maßnahme handelt es sich um eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV. Die Kommission bedauert, dass die tschechischen Behörden die Stillhalteverpflichtung gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht eingehalten haben. Allerdings ist die Kommission angesichts der vorstehenden Erwägungen der Ansicht, dass die gewährte Beihilfe in Höhe von 2 500 Mio. CZK und der UP mit den Bedingungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vereinbar sind. Die Kommission betrachtet die Beihilfe daher als gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Bei der von der Tschechischen Republik notifizierten Umstrukturierungsbeihilfe bestehend in der Umwandlung eines Darlehens in Höhe von 2 500 Mio. CZK in Eigenkapital (Schulden-Swap) zugunsten von Česká aerolinie, a.s. (Czech Airlines) handelt es sich um eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Die Umsetzung dieser staatlichen Beihilfe ist gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Tschechische Republik gerichtet.

Brüssel, 19. September 2012

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

⁽¹⁾ Abkommen zwischen der Regierung der Tschechischen und Slowakischen Föderalen Republik und der Regierung des Staates Israel, unterzeichnet in Jerusalem am 24. April 1991.

⁽²⁾ Entscheidung Nr. 278/2011-220-SP/18 der Zivilluftfahrtbehörde des Verkehrsministeriums der Tschechischen Republik vom 30. Juni 2011.