

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 92



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

56e jaargang

3 april 2013

Inhoud

II Niet-wetgevingshandelingen

BESLUITEN

2013/150/EU:

- ★ **Besluit van de Commissie van 9 januari 2012 betreffende steunmaatregel SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) die door Hongarije ten uitvoer is gelegd ten gunste van Malév Hungarian Airlines Zrt. (Kennisgeving geschied onder nummer C(2011) 9316) ⁽¹⁾.....** 1

2013/151/EU:

- ★ **Besluit van de Commissie van 19 september 2012 betreffende steunmaatregel SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) door de Tsjechische Republiek ten uitvoer gelegd ten gunste van České aerolinie a.s. (ČSA — České aerolinie — herstructureringsplan) (Kennisgeving geschied onder nummer C(2012) 6352) ⁽¹⁾.....** 16

Prijs: 3 EUR

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

BESLUITEN

BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 9 januari 2012

betreffende steunmaatregel SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) die door Hongarije ten uitvoer is gelegd ten gunste van Malév Hungarian Airlines Zrt.

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2011) 9316)

(Slechts de tekst in de Hongaarse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2013/150/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Gezien het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU ⁽¹⁾ ten aanzien van steunmaatregel C 38/10 (ex NN 69/10) ⁽²⁾,

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

I. ACHTERGROND EN PROCEDURE

- (1) Na verschillende mislukte pogingen tot privatisering heeft de Hongaarse overheid een verkoopovereenkomst afgesloten met AirBridge Zrt. (hierna "AirBridge" genoemd) met betrekking tot 99,95 % van de aandelen van de nationale luchtvaartmaatschappij Malév Hungarian Airlines

Zrt. (hierna "Malév" genoemd). AirBridge heeft 200 miljoen HUF (740 000 EUR ⁽³⁾) voor de aandelen betaald. De privatiseringsovereenkomst werd bij de Commissie aangemeld overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU, maar vervolgens ingetrokken ⁽⁴⁾.

- (2) Nadat de nieuwe eigenaar in financiële problemen was geraakt, verwierf de Russische Vnyesekombank (hierna "VEB" genoemd) 49,5 % van de aandelen in AirBridge en werd de onrechtstreekse aandeelhouder van Malév.
- (3) In maart 2010 vernam de Commissie via persberichten dat de Hongaarse overheid voornemens was Malév opnieuw te nationaliseren. De Hongaarse autoriteiten bevestigden deze persberichten per e-mail van 2 maart 2010.
- (4) Op 10 maart 2010 ontving de Commissie per e-mail een klacht van Wizz Air, een in Hongarije gevestigde lagekostenluchtvaartmaatschappij en de voornaamste concurrent van Malév in Hongarije. In die klacht werd betoogd dat Malév via een aantal verschillende maatregelen staatssteun had ontvangen die onrechtmatig was en niet verenigbaar was met de interne markt. Bij brief van 29 maart 2009 heeft de Commissie een niet-vertrouwelijke versie

⁽¹⁾ Vanaf 1.12.2009 zijn de artikelen 87 en 88 VEG respectievelijk de artikelen 107 en 108 VWEU geworden; de bepalingen in beide verdragen zijn inhoudelijk identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 VWEU waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 VEG.

⁽²⁾ Besluit C(2010) 9671 definitief van de Commissie van 21 december 2010 (PB C 156 van 26.5.2001, blz. 11).

⁽³⁾ De in dit besluit in EUR vermelde bedragen zijn benaderingen die enkel als indicatie worden verschaft. Alle bedragen in HUF (met uitzondering van de MFB-lening van 76 miljoen EUR en de VEB-garantie van 32 miljoen EUR, die in euro luiden, zie onder (20)), zijn in euro omgezet aan de hand van de wisselkoers van 2 augustus 2011: 270 HUF/EUR. In 2011 schommelde de HUF sterk tussen 260 en 300 HUF/EUR.

⁽⁴⁾ Per elektronische aanmelding van 10 april 2008 stelden de Hongaarse autoriteiten de Commissie in kennis van de financieringsregelingen betrekking hebbend op de privatisering van Malév. Deze maatregel werd geregistreerd onder nummer N 190/2008. De Hongaarse autoriteiten trokken de maatregel op 12 november 2009 in.

van de klacht aan de Hongaarse autoriteiten bezorgd, samen met een verzoek om aanvullende informatie. Hongarije heeft op 30 april 2010 zijn opmerkingen over de inhoud van de klacht gemaakt waarbij het nader inging op de daarin naar voren gebrachte kwesties.

- (5) Tijdens een bijeenkomst op 5 mei 2010 gaven de Hongaarse autoriteiten aan dat zij voornemens waren de luchtvaartmaatschappij te herstructureren. Zij verklaarden evenwel dat zij nog niet wisten hoe ver die herstructurering zou gaan.
- (6) De Commissie ontving een tweede klacht van 5 oktober 2010 (van een concurrent die niet genoemd wenste te worden) en zond die bij brief van 21 oktober 2010 aan de Hongaarse autoriteiten door. De autoriteiten hebben op 19 november 2010 opmerkingen over die klacht ingediend.
- (7) De Commissie heeft de Hongaarse autoriteiten op 14 juli 2010 en 8 oktober 2010 om nadere inlichtingen verzocht, en heeft op 11 augustus 2010, 16 augustus 2010, 5 oktober 2010, 3 november 2010 en 23 november 2010 antwoord ontvangen.
- (8) Tegen deze achtergrond heeft de Commissie op 21 december 2010 de formele onderzoekprocedure ingeleid op grond van artikel 108, lid 2, VWEU (hierna "het besluit tot inleiding van de procedure" genoemd) met betrekking tot verschillende ten gunste van Malév uitgevoerde staatssteunmaatregelen.
- (9) Hongarije heeft op 24 februari 2011 zijn opmerkingen over het besluit tot inleiding van de procedure van de Commissie gemaakt.
- (10) Het besluit tot inleiding van de procedure werd op 26 mei 2011 ⁽⁵⁾ in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt. Twee belanghebbende partijen dienden opmerkingen in: Wizz Air op 26 juni 2011 en een concurrent (die om anonimiteit verzocht) op 28 juni 2011.
- (11) De Commissie heeft deze opmerkingen op 6 juli 2011 aan Hongarije doorgestuurd. Hongarije reageerde hierop op 5 september 2011.
- (12) Na het besluit tot inleiding van de procedure vonden in Brussel twee bijeenkomsten plaats tussen de diensten van de Commissie en de Hongaarse autoriteiten: op 10 juni 2011 en 19 oktober 2011.
- (13) De Commissie verzocht de Hongaarse autoriteiten op 26 september 2011 om nadere inlichtingen; deze werden bij brief van 25 oktober 2011 verstrekt.

⁽⁵⁾ Zie voetnoot 2.

II. MALÉV EN DE BETROKKEN MAATREGELEN

II.1. De onderneming

- (14) Malév is gevestigd in Budapest Liszt Ferenc International Airport en exploiteert momenteel een vloot van 22 vliegtuigen ⁽⁶⁾ met bestemmingen in Europa en het Midden-Oosten. In 2009 transporteerde de maatschappij 3,2 miljoen passagiers ⁽⁷⁾.

II.2. De periode vóór de privatisering van 2007

- (15) De Hongaarse autoriteiten hebben meermaals getracht Malév te privatiseren. In 1992 werd een aandeel van 35 % in Malév aan een Italiaans overheidsconsortium van Alitalia en Simest verkocht. In 1997 verkocht Alitalia-Simest zijn belang aan een consortium van twee particuliere Hongaarse banken (OTP en MKB). In 1999 werden de meeste aandelen in particuliere eigendom door de overheid teruggekocht, waardoor deze voor 97 % eigenaar werd.
- (16) Net als heel wat andere luchtvaartmaatschappijen werd Malév zwaar getroffen door de baisse op de luchtvaartmarkt na de gebeurtenissen van september 2001 en werd zij verliesgevend (zie tabel 1 hieronder).
- (17) Onder die omstandigheden besloot de overheid opnieuw om Malév te privatiseren.

II.3. De privatisering van 2007 en Malév onder particuliere zeggenschap

II.3.1. Verkoop aan AirBridge

- (18) De maatschappij diende te worden geherkapitaliseerd, en de overheid was als eigenaar onvoldoende in staat om een dergelijke investering te financieren. Er werd een uitnodiging tot het indienen van offertes voor Malév bekendgemaakt, en begin 2007 werd geconcludeerd dat de speciaal opgerichte onderneming AirBridge het aantrekkelijkste bod had uitgebracht. AirBridge diende een aantrekkelijk en naar eigen zeggen commercieel levensvatbaar bedrijfs- en herstructureringsplan in.
- (19) Op 23 februari 2007 werd een verkoopovereenkomst gesloten waarbij 99,95 % van de aandelen van Malév aan AirBridge werd verkocht. AirBridge was voor 49 % eigendom van Boris Abramovich ⁽⁸⁾, een Russische zakenman die een meerderheidsbelang in een aantal Russische luchtvaartmaatschappijen had (KrasAir en AirUnion, een alliantie van Russische luchtvaartmaatschappijen); de overige 51 % was eigendom van Hongaarse particulieren. Verwacht werd dat AirBridge bij Malév voor industriële knowhow en leiderschap zou zorgen, en daarnaast bedrijfs- en herstructureringsplannen zou opstellen.

⁽⁶⁾ <http://www.malev.com/companyinformation/introduction/malev-company-profile>.

⁽⁷⁾ Volgens de website 'vlogen in 2010 meer dan 3 miljoen betalende passagiers met Malév'.

⁽⁸⁾ Dit aandeel van 49 % in AirBridge werd door de heer Abramovich in onderpand gegeven aan VEB, de Russische 'Bank voor Buitenlandse Economische Activiteit', als een zekerheid voor een lening van VEB aan AirBridge.

(20) De voornaamste onderdelen van deze overeenkomst waren als volgt:

- (a) Air Bridge kocht 99,95 % van de aandelen in Malév voor 200 miljoen HUF (740 000 EUR). AirBridge diende ten laatste op 31 december 2008 financiering ⁽⁹⁾ ten belope van 50 miljoen EUR te verstrekken.
- (b) Een lening van 76 miljoen EUR die in 2003 door de Hongaarse Ontwikkelingsbank (*Magyar Fejlesztési Bank*, hierna "MFB" genoemd, voor 100 % eigendom van de overheid) aan Malév was toegekend, werd van de balans van Malév gehaald en overgeheveld naar de speciaal opgerichte onderneming Malév Asset Management Company (*Malév Vagyonkezelő Kft.*, hierna "MAVA" genoemd), die eveneens volledig in overheidshanden was.

Deze MFB-lening, met een rente van driemaands-IBOR + 0,5 %, luidde in euro en was volledig door een overheidsgarantie gedekt. De lening zou oorspronkelijk in 2013 aflopen en de hoofdsom zou aan het eind van de looptijd in één keer worden terugbetaald. Toen de hoofdsom en de rente aan MAVA werden overgedragen, werd de looptijd van de lening verlengd tot 2017.

Volgens de Hongaarse autoriteiten werden samen met de lening activa ter waarde van 76 miljoen EUR aan MAVA overgedragen. Deze activa omvatten het handelsmerk Malév, een kerosinepijpleiding en één B767-toestel. Indien Malév rendabel zou zijn, zou zij tevens 25 % van de winst na belastingen aan MAVA moeten uitkeren. AirBridge legde MAVA tevens een bankgarantie van VEB over om de terugbetaling van de lening van maximaal 32 miljoen EUR te waarborgen.

- (c) Malév zou MAVA tevens een bedrag van 200 000 EUR per jaar betalen als licentievergoeding voor het gebruik van de naam en het logo 'Malév'. AirBridge werd verplicht de handelsnaam te blijven gebruiken en de exploitatie van de onderneming als luchtvaartmaatschappij te garanderen tot en met 31 december 2017, de nieuwe vervaldatum van de lening.
 - (d) Malév zou het B767-toestel – dat net aan MAVA was overgedragen (zie onder (b) hierboven) – vanaf 1 januari 2008 tot en met 31 december 2017 van MAVA terugleasen ⁽¹⁰⁾.
- (21) Er werd een nieuwe directie benoemd en er werden een aantal kostenbesparende en inkomstengenererende maatregelen genomen, zoals de beëindiging van lange-afstandsvluchten en personeelsinkrimpingen. Hongarije beweert echter dat deze maatregelen over het algemeen

geen gevolgen voor de winstgevendheid van de maatschappij hadden, omdat de brandstofprijzen in dezelfde periode drastisch stegen.

- (22) De financiële situatie van Malév bleef verslechteren, en na vier maanden ontbeerde de maatschappij de noodzakelijke liquiditeit om de royalty's voor het gebruik van de merknaam Malév te betalen.
- (23) Volgens Hongarije werden de betalingen voor het van MAVA geleasede B767-vliegtuig niet 'stopgezet' zodra Malév besloten had de lange-afstandsvluchten te staken, omdat Malév deze schulden 'erkende' en er slechts sprake was van een betalingsachterstand waarvoor rente wordt betaald.
- (24) Tijdens de tweede helft van 2008 begon de wereldwijde financiële crisis gevolgen te hebben voor Malév, alsook voor haar Russische partners. Verscheidene luchtvaartmaatschappijen van de heer Abramovich gingen failliet. AirBridge was niet langer in staat Malév te financieren en bleef in gebreke met betrekking tot de terugbetaling van haar lening aan VEB. Aangezien het belang van 49 % in AirBridge aan VEB was verpand, nam VEB deze aandelen over. VEB verklaarde dat zij Malév wilde blijven financieren, maar dan als bank en niet als eigenaar.

II.3.2. Verkoop van Malév Ground Handling

- (25) Zoals reeds is vermeld, was de financiële situatie van Malév begin 2009 verder verslechterd. Haar aandeelhouders benaderden daarom de staatsholding (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.*, hierna "MNV" genoemd) met het voorstel om Malév Ground Handling (hierna "Malév GH" genoemd), een volledige dochteronderneming van Malév, aan MNV te verkopen.
- (26) Volgens Hongarije was en is Malév GH een financieel gezonde onderneming.
- (27) In januari 2009 werd een voorlopige koopovereenkomst ondertekend (die in februari gewijzigd werd) waarin was bepaald dat een voorschot van 4,3 miljard HUF (16 miljoen EUR) zou worden betaald. MNV heeft in januari en februari 2009 voorschotbetalingen aan Malév verricht. Die voorschotbetalingen dienden binnen de twee werkdagen te worden terugbetaald indien MNV er, na zorgvuldig onderzoek, van af zou zien de definitieve koopovereenkomst te ondertekenen. Deze potentiële terugbetalingsverplichting werd door zekerheidsovereenkomsten gedekt. In juli 2009 besloot MNV uiteindelijk de transactie af te blazen en diende het reeds betaalde bedrag te worden terugbetaald.
- (28) De voorschotbetaling werd niet aan MNV terugbetaald, net zomin als de over de voorschotbetalingen verschuldigde rente ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Preciezer uitgedrukt: kapitaal ten belope van 20 miljoen EUR plus 30 miljoen EUR in de vorm van kapitaal, een achtergestelde lening of een lening.

⁽¹⁰⁾ Tegen een vergoeding die bestond uit een 'eenmalige vergoeding' van 110 000 EUR en een 'jaarlijkse vergoeding' van 1,1 miljoen EUR, terwijl Malév alle betrokken kosten voor onderhoud en exploitatie betaalde.

⁽¹¹⁾ In plaats daarvan werd de vordering tegen Malév later geregeld in het kader van de hierna vermelde schuldconversie-overeenkomst van februari 2010, d.w.z. één jaar na de voorschotbetalingen aan Malév. Een accountant legde de hoofdsom plus rente toen vast op 4 664 604 041 HUF (17 miljoen EUR).

II.3.3. Belastinguitstel

- (29) Tussen januari 2007 en maart 2010 stond de Hongaarse fiscale en financiële controledienst (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, hierna "APEH" genoemd) Malév toe om betalingen in het kader van verschillende soorten belasting- en socialezekerheidsverplichtingen uit te stellen of te herschikken. Vanaf juli 2008 verzuimde APEH de achterstallige schuld in te vorderen en de dienst stond later zelfs verdere herschikkingen toe. In maart 2010 bedroeg de totale belasting- en socialezekerheidsschuld van Malév (hoofdsom plus rente wegens te late betaling) 13,7 miljard HUF (51 miljoen EUR). Voor de Malév Group als geheel bedroeg de schuld 16,8 miljard HUF (62 miljoen EUR). Op 11 maart 2010 werd het nog openstaande bedrag op Malévs lopende rekening bij APEH betaald met gebruikmaking van een deel van de contanten die werden verkregen door de hierna vermelde kapitaalsverhoging van februari 2010.

II.4. De hernationalisering van 2010 en Malév onder zeggenschap van de overheid

II.4.1. Redenen voor de hernationalisering van Malév

- (30) In 2010 was het niet mogelijk particuliere investeerders te vinden die Malév als hoofdaandeelhouder wilden overnemen van AirBridge/VEB. Met name was VEB niet voornemens de luchtvaartmaatschappij als een strategische investeerder te financieren. De financiële prestaties van de luchtvaartmaatschappij bleven zwak, zoals blijkt uit Tabel 1.

Tabel 1

De prestatie-indicatoren van Malév 2003-2010 (miljard HUF)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EBITDA winst/(verlies)	(4,4)	(1,8)	(4,9)	(8,8)	(10,6)	(8,3)	(15,5)	(19,1)
EBIT winst/(verlies)	(9,4)	(6,8)	(9,4)	(12,5)	(14,7)	(10,8)	(17,9)	(20,6)
Nettoresultaat winst/(verlies)	(13,5)	(4,9)	(1,3)	(10,9)	0,7	(14,5)	(24,8)	(24,6)

Bron: Informatie van de Hongaarse autoriteiten en de financiële rekeningen van Malév van 2010

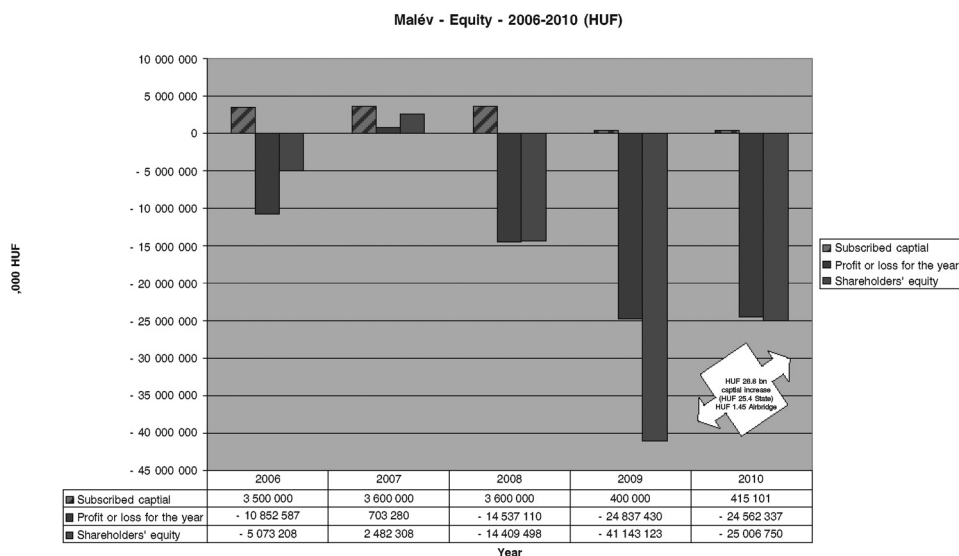
- (31) In plaats van liquidatie besloten de Hongaarse autoriteiten met VEB en AirBridge te onderhandelen om te trachten de commerciële positie van Malév op middellange tot lange termijn te verbeteren.

II.4.2. Kapitaalsverhoging van februari 2010: schuldconversie en vers kapitaal

- (32) Op 26 februari 2010 kwamen VEB, AirBridge, MNV, Malév en de Hongaarse regering een kapitaalsverhoging van 25,4 miljard HUF (94 miljoen EUR) overeen, die bestond uit de inbreng van nieuw kapitaal voor een bedrag van 20,7 miljard HUF (77 miljoen EUR) en een schuldconversie waarbij de voorschotbetaling voor Malév GH (zie II.3.2 hierboven) en de daarover verschuldigde rente, in totaal 4,7 miljard HUF (17 miljoen EUR), werden omgezet in aandelen. Ook AirBridge ruilde een schuld van 1,5 miljard HUF (5,4 miljoen EUR) tegen aandelen. Bijgevolg verdwenen de vorderingen tegen Malév en verwierven de voormalige schuldeisers een deel van de maatschappij.
- (33) Vóór de verhoging werd het bestaande maatschappelijk kapitaal in Malév vrijwel tot nul gereduceerd om een deel van de geaccumuleerde verliezen te dekken en om aan te geven dat de bestaande aandelen in Malév waardeloos waren geworden. Het maatschappelijk kapitaal van Malév werd vervolgens verhoogd door nieuwe aandelen uit te geven met een nominale waarde van 0,01 HUF per aandeel. De ontwikkeling van het aandelenkapitaal van Malév wordt hieronder in Figuur 1 weergegeven.
- (34) Dankzij de contante bijdrage van MNV van 20,7 miljard HUF (77 miljoen EUR) was Malév in staat alle uitstaande belastingverplichtingen (zie (29) hierboven) te voldoen en haar activiteiten tijdelijk te stabiliseren.
- (35) Na de kapitaalsverhoging verwierf de overheid een belang van 94,6 % in Malév en werd het aandeel van AirBridge/VEB tot een minimum beperkt.

Afbeelding 1

ontwikkeling van het aandelenkapitaal van Malév



II.4.3. Mei – augustus 2010: Aandeelhoudersleningen en omzetting in aandelen

- (36) Tussen mei en augustus 2010 verstrekke de Hongaarse overheid Malév via MNV een aantal 'aandeelhoudersleningen' voor een totaal bedrag van 9,2 miljard HUF (34 miljoen EUR).
- (37) De eerste van deze leningen werd in mei 2010 verstrekt voor een bedrag van 2,16 miljard HUF (7,9 miljoen EUR). De lening werd omschreven als een driejarige aandeelhouderslening tegen een rentevoet van 9,97 %. Terugbetaling gebeurde door middel van één aflossing aan het einde van de looptijd en de zekerheid was een pandrecht op de aandelen van Malév GH.
- (38) De tweede lening werd in juni 2010 verstrekt voor een bedrag van 1,34 miljard HUF (4,9 miljoen EUR); het betrof nogmaals een driejarige aandeelhouderslening tegen een rentevoet van 9,97 %. Terugbetaling gebeurde opnieuw door middel van één aflossing aan het einde van de looptijd en de zekerheid was een pandrecht op de aandelen van Malév GH.

- (39) In augustus 2010 werd een derde aandeelhouderslening voor een bedrag van 5,7 miljard HUF (20,8 miljoen EUR) verstrekt. Ook dit was een driejarige aandeelhouderslening tegen een rentevoet van 9,97 %, terugbetaalbaar door middel van één betaling aan het einde van de looptijd. In dit geval was de zekerheid een pandrecht op een vliegtuig (HA-LNA - een CRJ-toestel).

- (40) Op 24 september werden deze drie leningen, voor een totaalbedrag van 9,2 miljard HUF (33,6 miljoen EUR), samen met de daarover verschuldigde rente (dat wil zeggen een totaalbedrag van 9,4 miljard HUF of 34,3 miljoen EUR) in Malév-aandelen omgezet en werden de onderliggende garanties vrijgegeven.

II.4.4. September 2010: een nieuwe kapitaalsverhoging en aandeelhouderslening

- (41) Op 24 september 2010 verhoogde MNV het kapitaal van Malév door nog eens 5,3 miljard HUF (19,3 miljoen EUR) contanten in de maatschappij te injecteren. Het aandeel van MNV (d.w.z. van de overheid) in Malév steeg daarmee tot 96,5 %.
- (42) Op dezelfde datum verstrekke de overheid Malév een nieuwe aandeelhouderslening voor een bedrag van 5,7 miljard HUF (20,8 miljoen EUR) met een duur van drie jaar tegen een rentevoet van 9,97 %. De eerste rentebetaling was verschuldigd zes maanden na de datum van de uitkering; de terugbetaling van de hoofdsom gebeurde door middel van een forfaitair bedrag op de vervaldag. De garanties op deze lening zijn een wettelijk pandrecht op het HA-LNA CRJ-toestel met een vermogenswaarde van ongeveer 1,8 miljard HUF en een pandrecht op de door bij IATA aangesloten reisbureaus uit internationaal en binnenlands reizigersverkeer gegenereerde inkomsten.

III. SAMENVATTING VAN DE TE BEOORDELEN MAATREGELEN

- (43) In haar besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie onderzocht of de onderstaande maatregelen staatssteun vormden in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

— Maatregel 1: De overname op 31 december 2007 door de overheidsonderneming MALÉV MAVA van een in 2003 door MFB (een ontwikkelingsbank die volledig eigendom van de overheid is) aan Malév verstrekte lening ten belope van **76 miljoen EUR**, als ook van een aantal activa van Malév. De looptijd van de lening werd verlengd tot 2017 ten laatste.

- Maatregel 2: De verschaffing van een 'kasfaciliteit' van **4,3 miljard HUF** voor één jaar in het kader van een voorgenomen (doch vervolgens mislukte) aankoop door MNV van Malév's dochteronderneming GH, die volgens de Hongaarse autoriteiten een financieel gezonde onderneming was. Ondanks het feit dat de transactie niet is doorgestaan, werd dit voorschot op de aankoopprijs niet terugbetaald.
 - Maatregel 3: Het uitstel van de betaling van verschillende belasting- en socialezekerheidsverplichtingen die tussen januari en maart 2010 moesten worden voldaan. In maart 2010 beliepen deze verschuldigde bedragen **13,7 miljard HUF**.
 - Maatregel 4: Een kapitaalsverhoging door MNV in februari 2010 van **25,4 miljard HUF**, bestaande uit een injectie van nieuw kapitaal van 20,7 miljard HUF (77 miljoen EUR) en een schuldconversie waarbij de voorschotbetaling voor GH (zie maatregel 2) plus rente, in totaal 4,7 miljard HUF, in aandelen werd omgezet (ook AirBridge ruilde een vordering van 1,5 miljard HUF in tegen aandelen.)
 - Maatregel 5: Drie door MNV tussen mei en augustus 2010 aan Malév verstrekte aandeelhoudersleningen voor een totaalbedrag van **9,2 miljard HUF**. De HUF-leningen hadden alle drie een rente van 9,97 %, met terugbetaling van de hoofdsom als forfaitair bedrag aan het einde van de looptijd (alle leningen drie jaar). De eerste twee leningen, die een totaalbedrag van 3,5 miljard HUF (13 miljoen EUR) beliepen, waren gedekt door de dochteronderneming Malév GH en de derde lening van 5,7 miljard HUF (21 miljoen EUR) werd gedekt door een vliegtuig (HA-LNA, een CRJ-toestel).
 - Maatregel 6: De omzetting van deze aandeelhoudersleningen (samen met de daarover verschuldigde rente) in aandelen voor een bedrag van **9,4 miljard HUF** in september 2010.
 - Maatregel 7: Een nieuwe kapitaalsverhoging voor een bedrag van **5,3 miljard HUF** in contanten in september 2010. Het belang van de overheid steeg tot 96,5 %.
 - Maatregel 8: Een nieuwe aandeelhouderslening die in september 2010 werd toegekend voor een bedrag van **5,7 miljard HUF** met een rentevoet van 9,97 %, met aflossing van de hoofdsom als een forfaitair bedrag aan het einde van de looptijd. De lening werd gedekt door het voornoemde HA-LNA CRJ-toestel en een pandrecht op de door bij IATA aangesloten reisbureaus uit internationaal en binnenlands reizigersverkeer gegenereerde inkomsten.
- (44) In haar besluit tot inleiding van de procedure betwijfelde de Commissie eveneens of deze maatregelen, voor zover zij staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, verenigbaar zijn met de interne markt in het licht van de in het VWEU en met name in de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden⁽¹²⁾ (hierna "richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun" genoemd) vastgelegde uitzonderingen.
- #### IV. OPMERKINGEN VAN HONGARIJE
- (45) In zijn antwoord op het besluit tot inleiding van de procedure herhaalde Hongarije de hierboven beschreven feiten en lichtte het verder de redenen toe die tot de moeilijkheden bij de luchtvaartmaatschappij hadden geleid. Hongarije bevestigde tevens dat Malév moet worden beschouwd als een onderneming die ten minste sinds de tweede helft van 2006 'voortdurend' in moeilijkheden heeft verkeerd in de zin van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun.
- (46) Vóór de inleiding van het formele onderzoek betoogden de Hongaarse autoriteiten, kort samengevat, dat alle maatregelen verenigbaar waren met de beginselen van de particuliere investeerder in een markteconomie en van de schuldeiser in een markteconomie.
- (47) Met betrekking tot de de maatregelen die met de verkoop van Malév aan AirBridge gepaard gingen, beweerden de Hongaarse autoriteiten dat deze maatregelen marktconform waren gezien het onderpand dat gebruikt werd om de overname van de lening door MAVIA te dekken. Wat de mislukte verkoop van Malév GH betreft, verklaarden zij dat aan Malév geen voordeel werd toegekend, omdat de te late terugbetaling van de verkoopprijs naar behoren door een zekerheidsstelling was gedekt en rente op de verkoopprijs was berekend. Aangaande het belastinguitstel betoogden zij dat er een zakelijke zekerheid voor deze bedragen was gesteld, dat alle toepasselijke rentetarieven en boetes waren toegepast en dat een dergelijk uitstel voorts een algemene maatregel vormt. Wat de hernationalisering van Malév betreft, verklaarden de Hongaarse autoriteiten dat de gedwongen inning van hun vorderingen jegens Malév tot het faillissement en de liquidatie van de maatschappij zou hebben geleid. Zij waren van mening dat, indien zij inning hadden afgedwongen, zij slechts een klein deel van hun vorderingen zouden hebben geïnd (afgezien van een door de VEB-garantie gedekt deel dat hierboven onder (20) wordt vermeld). Bovendien zouden zij met ernstige negatieve gevolgen voor de nationale economie zijn geconfronteerd⁽¹³⁾.
- (48) Wat de aandeelhoudersleningen en de omzetting daarvan in aandelenkapitaal betreft is de overheid van mening dat Malév hiermee geen voordeel werd toegekend omdat deze leningen te allen tijde door activa werden gedekt, dat marktconforme rentetarieven werden toegepast en dat bij de omzetting in aandelenkapitaal alle verschuldigde rente volledig in aanmerking werd genomen.
-
- (12) Communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden, PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2.
- (13) Zoals verlies van werkgelegenheid, gevolgen voor de leveranciers van Malév, een sterke daling van de vervoersvolumes op de luchthaven van Budapest, een verminderde instroom van toeristen en negatieve gevolgen voor de algemene aantrekkelijkheid van Hongarije als investeringslocatie.

- (49) De Hongaarse autoriteiten brachten na het inleidingsbesluit geen nieuwe elementen naar voren. De opmerkingen van Hongarije met betrekking tot het inleidingsbesluit bevatten geen nieuwe argumenten om aan te tonen dat de maatregelen geen steun inhouden, noch gegevens ter staving van de verenigbaarheid van de ten uitvoer gelegde maatregelen met de interne markt, en met name met de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun.

V. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

- (50) Twee concurrenten hebben opmerkingen ingediend (zie punt (10)); zij ondersteunden beide het onderzoek van de Commissie.
- (51) De concurrent die anoniem wilde blijven betoogde dat sommige particuliere investeerders een beheersend belang in Malév zouden willen verwerven, waaruit blijkt dat Hongarije over andere werkbare oplossingen beschikte dan de hernationalisering van Malév in 2010.
- (52) Wizz Air raamde de totale marktwaarde van de activa die, samen met de MFB-lening, aan MAVA waren overgedragen (maatregel 1), waaronder het handelsmerk Malév, een pijpleiding voor kerosine en een B767-toestel, op ten hoogste 27 miljoen EUR, aanzienlijk minder dan het bedrag van de lening. Daarom concludeerde Wizz Air dat deze transactie niet op zakelijke basis had plaatsgevonden en dat een aanzienlijk voordeel aan Malév was toegekend.
- (53) Ten aanzien van het belastinguitstel (maatregel 3) betoogde Wizz Air dat, volgens Hongaars recht, een particuliere onderneming die zich in dezelfde financiële situatie als Malév bevindt, noch automatisch, noch bij wijze van uitzondering een met deze maatregel vergelijkbaar uitstel had kunnen krijgen.

VI. COMMENTAAR VAN HONGARIJE OP DE OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

- (54) Nadat de Commissie de antwoordtermijn had verlengd, reageerde Hongarije op 5 september 2011 op deze opmerkingen. Hongarije bleef erbij dat de genomen maatregelen gerechtvaardigd zijn omdat zij de toets inzake het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie doorstaan (zie punt (59)) en daarom geen staatssteun vormen. Dat met de maatregelen doelstellingen van openbaar beleid worden nagestreefd, neemt volgens Hongarije niet weg dat zij geen steun inhouden.
- (55) Hongarije verklaarde dat er geen werkbare alternatieven bestonden en dat de Hongaarse autoriteiten slechts via hernationalisatie de volledige operationele zeggenschap over Malév konden verkrijgen, zodat de nationale luchtvaartmaatschappij de herstructureringsprocedure die het sinds 2007 ten uitvoer legde om het commercieel succes van de onderneming te waarborgen, daadwerkelijk kon voltooien. Wat maatregel 1 betreft was Hongarije van mening dat de waarde van de desbetreffende activa overeenstemde met de waarde van de lening. Met betrekking

tot maatregel 3 stelde Hongarije dat de Hongaarse belastingautoriteiten Malév op dezelfde wijze behandelden als elke andere belastingbetaler in dezelfde situatie.

VII. BESTAAN VAN STAATSSTEUN IN DE ZIN VAN ARTIKEL 107, LID 1, VWEU

VII.1. Algemeen

- (56) Om te kunnen vaststellen of de onderzochte maatregelen staatssteun inhouden moet de Commissie onderzoeken of zij aan alle voorwaarden van artikel 107, lid 1, VWEU voldoen. Deze bepaling luidt: "Behoudens de afwijkingen waarin de Verdragen voorzien, zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt".
- (57) In het licht van deze bepaling zal de Commissie onderzoeken of de betwiste maatregelen ten gunste van Malév staatssteun inhouden.
- (58) Wat de cumulatieve criteria betreft waaraan maatregelen moeten voldoen om als staatssteun te kunnen worden aangemerkt is in het onderhavige geval onbetwistbaar sprake van beïnvloeding van de handel en vervalsing van de mededinging; dit werd door de Hongaarse autoriteiten zelfs niet ter discussie gesteld. Malév concurreert met andere luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie, met name sinds de derde fase van de liberalisering van het luchtvervoer ("het derde pakket") op 1 januari 1993 in werking is getreden⁽¹⁴⁾. Dankzij de betrokken maatregelen kon Malév in bedrijf blijven en hoefde de maatschappij niet, zoals andere concurrenten, de gevolgen van haar povere financiële resultaten te dragen.
- (59) Hongarije heeft evenmin betwist dat er sprake was van staatsmiddelen en toerekenbaarheid van de maatregelen aan de staat. APEH is de Hongaarse belastingdienst en maakt als zodanig duidelijk deel uit van de overheid. MNV is de staatsholding. De taken van deze holding zijn vastgelegd in de belangrijkste kaderregels van de wet op de staatsactiva. MNV geeft uitvoer aan de besluiten van de regering en de bevoegde minister. Voorts is MAVA eveneens voor 100 % eigendom van de overheid en deze onderneming vormt volgens de Hongaarse autoriteiten een 'onderdeel van de Hongaarse staat'.
- (60) De selectiviteit van de maatregelen werd, met uitzondering van maatregel 3 (belastinguitstel) niet door Hongarije betwist. De maatregelen beoogden de begunstiging van één enkele onderneming, Malév.

⁽¹⁴⁾ Het "derde pakket" omvat de invoering van geharmoniseerde vereisten betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan EU-luchtvaartmaatschappijen (Verordening (EEG) nr. 2407/92), de vrije toegang van alle EU-luchtvaartmaatschappijen met een dergelijke exploitatievergunning tot alle luchtroutes in de EU (Verordening (EEG) nr. 2408/92) en volledige vrijheid op het gebied van tarieven voor luchtdiensten (Verordening (EEG) nr. 2409/92).

- (61) Of de onderzochte maatregelen een economisch voordeel aan Malév toekennen, wordt hieronder beoordeeld.
- (62) In dit verband merkt de Commissie op dat, overeenkomstig vaste beginselen van EU-recht, de terbeschikkingstelling van aanvullend kapitaal aan een "onderneming" onder voorwaarden die gunstiger zijn dan de normale marktvoorwaarden, onder artikel 107, lid 1, VWEU kan vallen omdat dit zou leiden tot "begunstiging" van die onderneming in de zin van het genoemde artikel. Om vast te stellen of een dergelijk voordeel is verleend, past de Commissie het "beginsel van de particulier investeerder in een markteconomie" toe. Volgens dit beginsel zou er geen sprake zijn van staatssteun indien, in soortgelijke omstandigheden, "een onder normale voorwaarden van een markteconomie handelende particuliere investeerder, die qua omvang vergelijkbaar is met de organen die de publieke sector beheren, ertoe had kunnen worden gebracht de betrokken kapitaalbreng te doen". De Commissie moet derhalve onderzoeken "of een particuliere investeerder onder dezelfde voorwaarden tot de betrokken transactie zou zijn overgegaan" ⁽¹⁵⁾. Het gedrag van de hypothetische particuliere investeerder is dat van een verstandige investeerder ⁽¹⁶⁾, te weten een investeerder die winstmaximalisatie wenst zonder echter te veel risico's te lopen voor een gegeven rendement ⁽¹⁷⁾.
- (63) Volgens de jurisprudentie van het Europese Hof zal een particulier investeerder, waarmee de deelneming van een publiek investeerder die doelstellingen van economisch beleid nastreeft, moet worden vergeleken, zich weliswaar niet noodzakelijkerwijs gedragen als een gewone investeerder die zijn kapitaal belegt om daaruit op min of meer korte termijn een rendement te halen, doch zal hij zich tenminste moeten gedragen als een particuliere holding of een particuliere groep ondernemingen met een algemene of sectoriële structuurpolitiek, die wordt geleid door het uitzicht op rendement op langere termijn ⁽¹⁸⁾.
- (64) Bovendien "... moeten de handelwijzen van de openbare en van de particuliere investeerder worden vergeleken op basis van de houding die een particuliere investeerder ten tijde van de betrokken transactie zou hebben aangenomen, gelet op de destijds beschikbare informatie en de vooruitzichten van dat ogenblik" ⁽¹⁹⁾.
- (65) De analyse en beoordeling van de Commissie moeten betrekking hebben op "alle relevante elementen van de betrokken transactie en van de context daarvan". Deze omvatten de financiële situatie van de begunstigde onderneming en de relevante markt. Op basis van bovengenoemde overwegingen is de voornaamste vraag die

de Commissie wenst te onderzoeken of de onderneming "een economisch voordeel heeft ontvangen dat zij onder marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen" ⁽²⁰⁾.

- (66) De Commissie merkt tevens op dat overeenkomstig vaste rechtspraak het beginsel van een particuliere investeerder in een markteconomie eveneens van toepassing is op leningen. Wat de toekenning van een lening betreft verlangt dit beginsel dat wordt onderzocht of een particulier investeerder aan de betrokkene de lening zou hebben toegestaan onder dezelfde voorwaarden ⁽²¹⁾.

VII.2. Beoordeling van de maatregelen als geheel

- (67) Zoals reeds in het inleidingsbesluit is uiteengezet is het arrest in de zaak BP Chemicals ⁽²²⁾ van belang voor de beoordeling van de onderhavige zaak. De Commissie is namelijk van mening dat de maatregelen niet op zichzelf staan en onderling verbonden zijn door de chronologie ervan, de financiële situatie van Malév en het doel ervan, omdat zij alle bedoeld zijn om de luchtvaartmaatschappij in bedrijf te houden en een oplossing te bieden voor haar liquiditeitsbehoeften en onderkapitalisatie als gevolg van haar verliezen. Hongarije heeft in zijn opmerkingen over het inleidingsbesluit zelf betoogd dat de verschillende stappen van de "procedure" "onlosmakelijk met elkaar verbonden" zijn en dat met alle maatregelen één doel werd nagestreefd, namelijk het waarborgen van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij door het vinden van een strategische investeerder.
- (68) Uit de door Hongarije ingediende gegevens is gebleken dat de door Hongarije ten gunste van Malév ten uitvoer gelegde maatregelen ingegeven zijn door overwegingen van openbaar beleid en niet gebaseerd zijn op overwegingen inzake de toekomstige winstgevendheid van de onderneming. Hongarije heeft bij verscheidene gelegenheden gewezen op het mislukken van de privatisering en het belang van Malév voor de nationale economie. Verder werd erkend dat de overheid, toen zij de maatregelen nam, rekening hield met de "rol van de luchtvaartmaatschappij voor de nationale infrastructuur, de arbeidsmarkt en het belang van de toeleveranciers". Verder verklaarden de Hongaarse autoriteiten dat geen enkele particuliere investeerder bereid zou zijn de luchtvaartmaatschappij in haar huidige vorm over te nemen. Daarom moet de Commissie veronderstellen dat geen enkele particuliere investeerder in soortgelijke omstandigheden zou hebben gehandeld als de Hongaarse overheid toen zij de maatregelen vaststelde. Bovendien herinnert de Commissie eraan dat het Hof van Justitie in zijn arrest in de zaak Boch oordeelde dat "... moet met name worden beoordeeld, of een particuliere aandeelhouder in gelijkaardige omstandigheden, op grond van de te verwachten rentabiliteit en afgezien van elke overweging van sociale aard of van regionaal of sectorieel beleid, een dergelijke kapitaalbreng zou hebben gedaan" ⁽²³⁾.

⁽¹⁵⁾ Arrest van 6 maart 2009 in gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99, Westdeutsche Landesbank GZ/Commissie, Jurispr. 2003, blz. II-435 e.v., punt 245.

⁽¹⁶⁾ Arrest van 16 mei 2002 in zaak C-482/99, Frankrijk/Commissie, Jurispr. 2002, blz. I-4397, punt 71.

⁽¹⁷⁾ Arrest in gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99 (aangehaald in voetnoot 15), punt 255.

⁽¹⁸⁾ Arrest van 21 maart 1991 in zaak C-305/89, Italië/Commissie, Jurispr. 1991, blz. I-1603, punt 20.

⁽¹⁹⁾ Arrest in gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99 (aangehaald in voetnoot 15), punt 246. Zie ook arrest van 30 april 1998 in zaak T-16/96, Cityflyer Express/Commissie, Jurispr. 1998, blz. II-757, punt 76.

⁽²⁰⁾ Arrest in gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99 (aangehaald in voetnoot 15), punt 251.

⁽²¹⁾ Arrest in zaak T-16/96 (aangehaald in voetnoot 19), punten 45 en 46.

⁽²²⁾ Arrest van 15 september 1998 in zaak T-11/95 BP Chemicals/Commissie, Jurispr. 1998, blz. II-3235, punt 170; arrest van 13 september 2010 in gevoegde zaken T-415/05, T-416/05 en T-423/05 Olympic (nog niet in de Jurisprudentie verschenen), punt 385.

⁽²³⁾ Arrest van 10 juli 1986 in zaak C 40/85, België/Commissie (Boch), Jurispr. 1986, blz. 2321, punt 13. Zie ook arrest van 21 januari 1999 in gevoegde zaken T-129/95, T-2/96 en T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH/Commissie, Jurispr. 1999, blz. II-17, punt 132.

(69) Gezien de slechte financiële resultaten van Malév gedurende een lange periode (zie tabel 1 en onder (103)–(104)) en de bewering van de Hongaarse autoriteiten dat de luchtvaartmaatschappij tenminste sinds 2006 voortdurend in moeilijkheden heeft verkeerd, zou een voor een particuliere investeerder aanvaardbaar rendement slechts kunnen worden verwacht indien de onderneming een ingrijpende herstructurering zou hebben ondergaan. Noch Hongarije, noch Malév hebben echter ooit aangetoond dat een dergelijk herstructureringsplan ten grondslag lag aan de onderzochte maatregelen.

(70) Gezien het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de maatregelen 1 tot en met 8 als geheel beschouwd, niet voldoen aan het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie. Deze beoordeling wordt bevestigd door de analyse van elke maatregel afzonderlijk.

VII.3. Individuele beoordeling van maatregelen 1-8

VII.3.1. Maatregel 1

(71) Volgens Hongarije zijn de activiteiten van MAVA beperkt tot een eenmalige functie, namelijk bepaalde activa behouden die voorheen in handen van Malév waren en handelen als een 'kanaal voor bepaalde betalingen tussen Malév en MFB'. MAVA is enkel daartoe opgericht.

(72) Wat de aan MAVA overgedragen schuld van 76 miljoen EUR betreft, die komt voort uit een leningovereenkomst tussen Malév en MFB uit 2003. De lening diende met één aflossing aan het einde van de looptijd te worden terugbetaald en door een staatsgarantie te worden gedekt. Deze lening uit 2003 werd opgenomen in de lijst van bestaande steunmaatregelen van het Toetredingsverdrag ⁽²⁴⁾. In de overeenkomst van 2007 werd de looptijd van de lening echter verlengd tot 2017. Bijgevolg kan de maatregel sinds 2007 niet langer als een bestaande steunmaatregel worden beschouwd. Op grond van artikel 4, lid 2, onder b) van Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie ⁽²⁵⁾ vormt de verlenging van een steunmaatregel immers een nieuwe steunregeling.

(73) Het onderzoek heeft aangetoond dat deze transactie (namelijk verlenging van de looptijd van de schuld, oprichting van MAVA, overdracht van de schuld aan MAVA, overdracht van de activa aan MAVA en de overeenkomsten inzake terugleasen) als enige doel de herstructurering van Malévs schuld had. Hongarije heeft zelf toegegeven dat op geen enkel moment van MAVA werd verwacht dat de onderneming winstgevend zou zijn. Het gevolg van deze transactie was dat de schuld (samen met de activa) van Malévs balans werd geschrapt.

⁽²⁴⁾ Lijst van bestaande steunmaatregelen waarnaar wordt verwezen in punt 1, onder b) van het bestaande steunmechanisme in Hoofdstuk 3 van Bijlage IV van het Verdrag inzake toetreding van de Tsjechische Republiek, Estland, Cyprus, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Slovenië en Slowakije tot de Europese Unie.

⁽²⁵⁾ PB L 140 van 30.4.2004, blz. 1. Arrest van 25 maart 2009 in zaak T-332/06, Alcoa Trasformazioni / Commissie (nog niet bekendgemaakt in de Jurispr.), overweging 32, en arrest van 6 maart 2002 in de gevoegde zaken T-127/99, T-129/99 en T-148/99, Diputación Foral de Álava / Commissie, Jurispr. 2002, blz. II-1275.

(74) Het argument van Hongarije dat de financiële verplichtingen waartoe Malév en AirBridge zich verbonden hadden, voldoende waren om de kosten van MAVA te dekken, is niet aanvaardbaar om aan te tonen dat de transactie marktconform is, aangezien geen enkele particuliere marktpeler de prikkel zou hebben gehad om op dezelfde manier te handelen. Wat de aangeboden zekerheden betreft, deze moesten MAVA in staat stellen de schuld aan het einde van de looptijd van de lening terug te betalen, d.w.z. in 2017 ⁽²⁶⁾. Geen enkele particuliere investeerder zou een dergelijk risico hebben genomen, namelijk activa met een onzekere toekomstige waarde overnemen in ruil voor een veilige betalingsverplichting.

(75) Hoewel de Hongaarse autoriteiten vrij duidelijke beoordelingen ⁽²⁷⁾ hebben verstrekt voor het B767-vliegtuig ⁽²⁸⁾ en de kerosinepijl ⁽²⁹⁾, lijkt de gegeven beoordeling (discounted cash-flow method) voor de merknaam Malév (56 miljoen EUR) ontwijkend en uiterst afhankelijk van de prestaties van de luchtvaartmaatschappij, zodat het resultaat ervan niet kan worden beschouwd als de objectieve waarde van de merknaam Malév, vooral in het licht van de toestand en prestaties van de luchtvaartmaatschappij. Aangezien de staat op de hoogte was van de waarschijnlijkheid dat Malév niet in staat zou zijn om aan zijn verplichtingen inzake het betalen van royalty's te voldoen, had de discounted cash-flow method tot een nulwaarde moeten leiden. Op basis van deze specifieke contractuele structuur kan de waarde van het merk bijgevolg niet als voldoende zekerheid worden aanvaard.

(76) De overeenkomstsluitende partijen moeten ervan op de hoogte geweest zijn dat Malév, reeds in 2007 een onderneming in moeilijkheden, realistisch gezien niet in staat was om afdoende aan haar verplichting inzake het betalen van royalty's te voldoen. In de nasleep van deze transactie konden de 'kosten' van MAVA (d.w.z. de rentebetaling aan MFB) niet worden gedekt door Malévs royaltybetalingen voor de merknaam. MAVA heeft nooit stappen ondernomen om de uitstaande betalingen af te dwingen.

(77) Wat de garantie van 32 miljoen EUR van VEB betreft, die was bedoeld om niet alleen de hoofdsom, maar ook de reguliere rentebetalingen van MAVA aan MFB te financieren.

(78) Tegen deze achtergrond en gezien het feit dat geen passend equivalent aan MAVA werd overgedragen, dient het verwijderen van de schuld van de balans van de onderneming als een voordeel ten faveure van Malév te worden beschouwd.

⁽²⁶⁾ Malév was in het bijzonder verplicht de merknaam Malév in 2017 terug te kopen voor het bedrag van 76 miljoen EUR, waarmee MAVA vervolgens de MFB-lening zou terugbetalen.

⁽²⁷⁾ De beoordelingen voor alle drie de activa (het vliegtuig, de kerosinepijl en de merknaam Malév) werden door American Appraisal voorbereid.

⁽²⁸⁾ Methode op basis van kosten, tevens rekening houdende met de informatie uit het jaarlijkse tijdschrift 'The Aircraft Value Reference' en een indicatief bod op het vliegtuig. (Het indicatieve bod voor het vliegtuig werd American Appraisal verstrekt op basis van de informatie van Malév.)

⁽²⁹⁾ Methode op basis van kosten.

VII.3.2. *Maatregel 2*

- (79) Wat het voorschot van MNV voor de (later mislukte) verkoop van GH betreft, bedroeg de waarde van de nettoactiva van GH volgens de door Hongarije verschaft beoordeling van een expert in 2009 1,6 miljard HUF en de marktwaarde van de onderneming 3,5 miljard HUF. In januari 2009 betaalde MNV zelfs 1,6 miljard HUF aan Malév als voorschot. De zekerheid voor deze betaling was een onderpand op HA-LNA, een CRJ-jet (geschatte marktwaarde 1,8 miljard HUF). In februari 2009 werd de voorlopige verkoopovereenkomst gewijzigd, betaalde MNV nog eens 2,7 miljard HUF (in totaal 4,3 miljard HUF) en werd een tweede pandrecht op hetzelfde vliegtuig geregistreerd.
- (80) In hun opmerkingen bij het besluit tot inleiding van de procedure geven de Hongaarse autoriteiten toe dat het voorschot eigenlijk betaald werd om de liquiditeit van Malév te garanderen tijdens de onderhandelingsfase van de hernationalisering.
- (81) Volgens de voorlopige verkoopovereenkomst diende dit bedrag onmiddellijk te worden terugbetaald (twee werkdagen) indien de transactie mislukte. MNV ondernam evenwel geen stappen om deze schuld terug te vorderen nadat MNV zich in juli 2009 uit de deal terugtrok. Rente achteraf werd pas gevorderd - maar nooit betaald - toen de schuld in 2010 in aandelenkapitaal werd omgezet. Malév beschikte derhalve over een gratis cashfaciliteit.
- (82) De Commissie is van mening dat de maatregel Malév een voordeel opleverde toen de terugbetaling van het voorschot niet opgelegd werd nadat die in juli 2009 verschuldigd was. Bovendien was er zelfs al vroeger sprake van een voordeel, toen de voorlopige verkoopovereenkomst in februari 2009 gewijzigd werd en de voorschotbetaling verhoogd (boven de geraamde marktprijs van de onderneming) zonder voldoende te zijn gewaarborgd.

VII.3.3. *Maatregel 3*

- (83) Aangaande het herhaaldelijk verstrekken van uitstel inzake belasting- en socialezekerheidsverplichtingen door de fiscus merkt de Commissie op dat het op basis van de verklaringen van Hongarije duidelijk is dat Malév in de loop van 2006-2007 twaalf keer om uitstel van betaling van belastingverplichtingen heeft verzocht (met betrekking tot verschillende betalingen). De fiscus verleende elke keer uitstel. Volgens de Hongaarse wetgeving in kwestie is het verlenen van dergelijk uitstel discretionair en kon het worden geweigerd. De maatregel dient dan ook als selectief te worden beoordeeld ⁽³⁰⁾.
- (84) Tot juli 2008 werd de wettelijke rente aangerekend en door Malév voldaan volgens de uitstelregelingen. In zijn

besluiten haalde de fiscus de moeilijke situatie van Malév en de op dat moment geplande herstructurering als redenen hiervoor aan.

- (85) Vanaf juli 2008 betaalde Malév echter haar belasting- en socialezekerheidsbijdragen en de rente niet meer (met uitzondering van één gedeeltelijke betaling in december 2008), en de fiscus ondernam geen stappen om deze schuld terug te vorderen. Bovendien werden verdere betalingen ook nog herschikt nadat Malév niet aan de herschikkingsovereenkomsten voldeed. Vanaf april 2009 werden de vanaf dat tijdstip (d.w.z. niet de betalingen die al eerder achterstallig waren) verschuldigde belastingen en socialezekerheidsverplichtingen zelfs niet meer herschikt, zonder dat de APEH concrete actie ondernam om (een deel van) de schuld terug te vorderen.
- (86) De Commissie is van mening dat geen enkele particuliere schuldeiser zoals de Hongaarse staat zou hebben gehandeld. Er werden immers sinds juli 2008 op geen enkel moment concrete stappen ondernomen om de schuld terug te vorderen. Daarenboven bleef de financiële situatie van de onderneming, ondanks een aantal herstructureringsinspanningen, zeer zwak (zie Tabel 1 hierboven), en was er weinig of helemaal geen kans dat de onderneming opnieuw winstgevend zou worden. Een particuliere schuldeiser zou onder gelijke omstandigheden de uitvoering van de overeenkomst hebben verlangd. Bovendien zou geen enkele particuliere schuldeiser met een verdere herschikking hebben ingestemd nadat Malév er niet in slaagde aan de herschikkingsovereenkomsten te voldoen.
- (87) Bijgevolg verleenden de niet-terugvordering door de fiscus van belasting- en socialezekerheidsbijdragen, alsook de verdere herschikkingen, Malév ten laatste sinds juli 2008 een voordeel.

VII.3.4. *Maatregel 4*

- (88) Wat de kapitaalsverhoging van februari 2010 betreft, waarmee de staat de luchtvaartmaatschappij hernationaliseerde waarin hij sinds de privatisering ervan geen aandeel had gehad, is het meest opvallende feit dat terwijl 99,5 % van Malév werd verkocht voor een prijsequivalent van ca. 740 000 EUR in 2007, de staat in 2010 de facto een equivalent van 94 miljoen EUR betaalde om 94,6 % eigenaarschap te herwinnen (door middel van de kapitaalsverhoging: gedeeltelijk gerealiseerd door 20,7 miljard HUF vers kapitaal te injecteren en gedeeltelijk via een schuldconversie van de voorschotbetaling voor GH van 4,7 miljard HUF), d.w.z. 127 keer de oorspronkelijke verkoopprijs. Dit gedrag van de staat, vooral gelet op het feit dat de luchtvaartmaatschappij intussen de verliezen accumuleerde en nog steeds een negatief eigen vermogen had, en dat geen geloofwaardig herstructureringsplan bestond, is niet marktconform. De Hongaarse autoriteiten erkenden zelf dat de onderneming in 'voortdurende moeilijkheden' verkeerde en dat geen enkele particuliere investeerder Malév begin 2010 wou kopen.

⁽³⁰⁾ Zie het arrest van 29 juni 1999 in zaak C-256/97, DM Transport, Jurispr. 1999, blz. I-3913, punt 27, en het arrest van 11 juli 2002 in zaak T-152/99, HAMS, Jurispr. 2002, blz. II-3049, punt 157.

(89) Terwijl de kapitaalsverhoging 25,4 miljard HUF bedroeg (d.w.z. dit was het bedrag dat de Hongaarse staat betaalde om 94,6 % eigenaarschap van de luchtvaartmaatschappij te herwinnen), had Malév op het moment van de conversie een negatief eigen vermogen van 41 miljard HUF (152 miljoen EUR), geaccumuleerde verliezen ten belope van 51 miljard HUF (189 miljoen EUR) en een totale schuld van 75 miljard HUF (278 miljoen EUR) ⁽³¹⁾. Volgens de financiële jaarrekening 2010 'had de luchtvaartmaatschappij begin 2010 ernstige financieringsproblemen, bereikte de schuld een dramatisch niveau en ontbraken financieringsbronnen bijna volledig. [...] Door de afwezigheid van een strategische eigenaar was er geen commerciële financiering beschikbaar.' De luchtvaartmaatschappij is ten minste sinds 2003 verliesgevend zonder een realistisch vooruitzicht op een terugkeer naar levensvatbaarheid, zelfs de particuliere eigenaar was er niet in geslaagd de kansen van de maatschappij te doen keren. Tegen deze achtergrond was het duidelijk dat de kapitaalsverhoging niet zou volstaan om de maatschappij opnieuw levensvatbaar te maken en dat Malév na de hernationalisering meer kapitaal en liquiditeit zou nodig hebben om zelfs maar het hoofd boven water te houden. De Commissie komt tot het besluit dat de hernationalisering van Malév van februari 2010 door middel van de kapitaalsverhoging de maatschappij in die omstandigheden een voordeel verleende.

(90) Wat het argument van Hongarije betreft dat de staat er meer baat bij had de maatschappij te nationaliseren dan zijn vorderingen aan Malév op te leggen, merkt de Commissie het volgende op. Zoals Hongarije erkent, zou het land in geval van bankroet een zeer klein deel van zijn vorderingen hebben gerecupereerd, naast de door de VEB-garantie gedekte vordering. (De waarde van de Malév-activa was zelfs negatief op het moment van de transactie.) Toch besloot de Hongaarse staat de luchtvaartmaatschappij in leven te houden door haar schuld te converteren en vers geld ten belope van 20,7 miljard HUF (ca. 77 miljoen EUR) te injecteren. Geen enkele particuliere investeerder zou deze extra financiële last in een soortgelijke situatie op zich hebben genomen, vooral zonder realistische kansen om de maatschappij opnieuw levensvatbaar te maken.

(91) De Commissie merkt tevens op dat terwijl de Hongaarse staat het kapitaal van Malév verhoogde, ook AirBridge (indirect VEB) haar schuld ten belope van 1,4 miljard HUF in aandelen omzette. Dit bedrag vormt echter slechts 5 % van het nieuwe kapitaal en bovendien droeg de staat, naast de geconverteerde schuld, een wezenlijk bedrag vers kapitaal bij. De injectie vers geld vormde zelfs 77 % van de kapitaalsverhoging. Bovendien was het vooruitzicht voor AirBridge om de betaling van dat bedrag te ontvangen, gezien de slechte financiële toestand van Malév, zeer beperkt of zelfs onbestaande. Bijgevolg is het gedrag van de particuliere partij in deze zaak wezenlijk verschillend van dat van de Hongaarse staat en kan er niet van worden uitgegaan dat de staat zich als een particuliere investeerder heeft gedragen.

Tabel 2

De kapitaalsverhoging van 2010

Deelnemer aan de kapitaalsverhoging	Bijdrage miljard HUF	Soort bijdrage	Percentage van de bijdrage
MNV	20,7	Vers kapitaal	77 %
MNV	4,7	Schuldconversie	18 %
AirBridge / VEB	1,4	Schuldconversie	5 %
TOTAAL	26,8		100 %

(92) Op basis van het voorgaande komt de Commissie tot het besluit dat de hernationalisering van Malév van februari 2010 door middel van de kapitaalsverhoging de maatschappij een voordeel verleende.

VII.3.5. Maatregelen 5-8

(93) Wat de maatregelen na de hernationalisering betreft, is het duidelijk dat de leningen en kapitaalinjecties van de aandeelhouder de huidige operaties van Malév moesten financieren en de dreigende insolventie van de maatschappij moesten voorkomen. De staat voerde deze maatregelen dan ook met een en dezelfde doelstelling uit: Malév operationeel houden. De maatregelen zijn bovendien chronologisch nauw met elkaar verbonden, aangezien ze kort op elkaar volgden (namelijk van mei tot september 2010). De Commissie is bijgevolg van mening dat, volgens *BP Chemicals*, deze aandeelhoudersleningen niet op grond van het principe van een investeerder in een markteconomie, en in het bijzonder door toepassing van de referentierentemededeling ⁽³²⁾, kunnen worden onderzocht, aangezien ze allemaal rechtstreeks met maatregel 4 verbonden zijn en het steunkarakter ervan bijgevolg niet geïsoleerd kan worden beoordeeld.

(94) Uit de verklaringen van Hongarije blijkt duidelijk dat geen enkele particuliere investeerder bereid was Malév te financieren. De enige financieringsbronnen van de maatschappij waren leverancierskredieten en de liquiditeit van de staat. Toen de leningen werden toegekend, kon de staat er niet echt op rekenen dat Malév haar verplichting inzake het betalen van rente zou nakomen en de lening zou aflossen. Voorts is het twijfelachtig dat een particuliere schuldeiser het risico zou nemen om een lening die aan het einde van de looptijd met een forfaitair bedrag dient te worden terugbetaald, te verstrekken aan een onderneming die in een toestand zoals Malév verkeert (d.w.z. voortdurende moeilijkheden). Ten slotte konden de staat en andere investeerders, gelet op het kredietverleden van de maatschappij jegens de staat (bijv. niet-terugbetaling van de voorschotbetaling voor GH, herhaald belastinguitstel en niet-betaling), er realistisch gezien niet van uitgaan dat Malév haar verplichtingen zou nakomen.

(95) Anderzijds zouden de vastgelegde rente en overeengekomen zekerheden zelfs volgens de referentierentemededeling niet voldoende zijn om het bestaan van staatssteun

⁽³¹⁾ Financiële jaarrekening 2010

⁽³²⁾ Mededeling van de Commissie over de herziening van de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld, PB C 14 van 19.1.2008, blz. 6.

uit te sluiten. De vastgelegde rentevoet was 9,97 %, terwijl de HUF-referentierente 5,97 % bedroeg toen de leningen werden toegekend. Rekening houdende met de prestaties uit het verleden en de financiële situatie van Malév (een onderneming die voortdurend op de rand van het bankroet verkeert) is een marge van nauwelijks 400 basispunten boven de HUF-basisrente onvoldoende. Wat de zekerheidsstelling van de leningen betreft, is de marktwaarde van GH (3,5 miljard HUF) in geval van failliet van Malév twijfelachtig, aangezien Malév de dominante partner voor de grondafhandelingsactiviteiten was: in 2009 werd 63 % van het inkomen door Malév gegenereerd. De economische prestaties van GH waren dan ook, zeker op korte termijn, afhankelijk van het bestaan van Malév en haar marktwaarde zou bijgevolg wezenlijk zijn afgenomen indien Malév failliet zou zijn gegaan.

- (96) Bij ontstentenis van een geloofwaardig herstructureringsplan was het van bij het begin duidelijk dat de leningen noch de kapitaalsverhoging een ommekeer zouden brengen voor een onderneming zonder enige marktwaarde die in een kritieke toestand bleef verkeren. Deze maatregelen kunnen in de praktijk dan ook gewoon een subsidie worden genoemd, daar de staat geen vooruitzicht had om de 'geïnvesteerde' fondsen terug te krijgen.
- (97) De Commissie is bijgevolg van oordeel dat maatregelen 5-8 een voordeel aan Malév toekenden.

VII.4. Conclusie over het bestaan van staatssteun

- (98) Volgens de voornoemde beoordeling verlenen alle hier behandelde maatregelen (maatregelen 1-8) een voordeel aan Malév. Dit voordeel werd met staatsmiddelen bekostigd.
- (99) Bovendien is Malév een luchtvaartmaatschappij en kan zij als dusdanig als een onderneming worden beschouwd. Zij concurreert met andere ondernemingen die niet hetzelfde voordeel genieten. Daarom leidt de maatregel tot concurrentievervalsing. Daarenboven is de maatschappij actief in een sector (luchtvaart) waarin eenduidig handelsverkeer tussen de lidstaten bestaat; aan het criterium 'gevolgen voor het handelsverkeer binnen de Unie' is dus voldaan.
- (100) Ten slotte zijn de maatregelen specifiek en selectief, omdat zij slechts één onderneming ten goede komen (namelijk Malév).
- (101) Wegens de hierboven aangevoerde argumenten komt de Commissie tot het besluit dat de maatregelen 1-8 aan de in artikel 107, lid 1, VWEU vastgelegde criteria voldoen. Derhalve dienen zij te worden aangemerkt als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

VII.5. Verenigbaarheid van de steun met de interne markt

- (102) In artikel 107, leden 2 en 3, VWEU wordt voorzien in afwijkingen van de algemene regel dat staatssteun overeenkomstig artikel 107, lid 1, onverenigbaar is met de interne markt.
- (103) De Commissie is van mening dat Malév ten minste sinds 2006 voortdurend in moeilijkheden verkeert. De

maatschappij is in het bijzonder ten minste sinds 2003 verliesgevend (zie Tabel 1 hierboven) en haar aandelenkapitaal was reeds in 2006 negatief (Afbeelding 1 hierboven). Daarenboven bevestigden de Hongaarse autoriteiten de voortdurende moeilijkheden van de luchtvaartmaatschappij en dat zij vanaf de tweede helft van 2006 voor een collectieve insolventieprocedure in aanmerking kwam en bijgevolg aan punt 10, onder c), van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun voldeed. De steun zou dan ook enkel op grond van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun verenigbaar kunnen worden verklaard.

- (104) Wat de subsidiabiliteit en het beginsel van de eenmalige steun betreft, merkt de Commissie op dat de onderzochte maatregelen geen 'voortgezette herstructurering' vormen. De luchtvaartmaatschappij is tijdens de periode in kwestie (2007-2010) twee keer van eigenaar veranderd, daar zij werd geprivatiseerd en gehernationaliseerd. Zij werd voortdurend 'geherstructureerd', maar zonder een samenhangend plan. Een aantal kostenbesparende initiatieven (ontslagen en vermindering van het aantal routes) werden na de privatisering opgestart, maar de eenheidskosten daalden niet genoeg. Volgens de Hongaarse autoriteiten werd in 2009 een nieuwe 'strategische oriëntering' uitgewerkt, die in het kader van de hernationalisering echter werd herzien door het adviesbureau Roland Berger. De maatregelen in kwestie zijn dan ook andere herstructureringsmaatregelen, die in principe een inbreuk op het beginsel van de 'eenmalige steun' vormen.
- (105) De Commissie merkt op dat, zelfs als Malév op grond van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun voor steun in aanmerking zou komen (d.w.z. als aan de voorwaarde van 'eenmalige steun' zou zijn voldaan, wat niet het geval is), de vereisten voor verenigbare reddings- en herstructureringssteun niet zouden zijn vervuld, wegens de hierna genoemde redenen.
- (106) Wat reddingssteun betreft, is niet voldaan aan punt 25, onder a) tot e), van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun. In het bijzonder zijn de maatregelen in kwestie niet tot het noodzakelijke minimum beperkt, werd niet aangetoond dat zij worden gerechtvaardigd door ernstige sociale moeilijkheden en dat zij geen buitengewoon ongunstige spill-overeffecten naar andere lidstaten hebben. Daarenboven werd het merendeel van de maatregelen, met uitzondering van de maatregelen 5 en 8, niet in de vorm van leningen of garanties toegekend.
- (107) Wat de herstructureringssteun betreft, werd aan geen enkele van de verenigbaarheidsvoorwaarden uit de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun voldaan.
- (108) In het bijzonder aangaande de punten 34-35 van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun, 'herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn', hebben de Hongaarse autoriteiten de vooruitzichten inzake de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij niet aangetoond en geen herstructureringsplan ingediend dat aan de vereisten uit de punten 36-37 van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun voldoet.

- (109) Betreffende de vereiste 'voorkoming van ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging' (punten 38-42 van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun) merkt de Commissie op dat geen compenserende maatregelen werden uitgewerkt.
- (110) Aangaande de voorwaarde 'beperking van de steun tot het minimum' ten slotte (punten 43-45 van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun) is er geen sprake van een eigen bijdrage.
- (111) In het licht van het voorgaande zijn de vanaf 2007 ten faveure van Malév uitgevoerde maatregelen 1-8 niet verenigbaar met de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun. Aangezien de maatregelen aan een onderneming in moeilijkheden werden verleend, is er geen andere grond voor verenigbaarheid van toepassing. De maatregelen zijn derhalve onverenigbaar met de interne markt.

VIII. TERUGVORDERING

VIII.1. Algemeen

- (112) In overeenstemming met het VWEU en met de jurisprudentie van het Hof van Justitie is de Commissie bevoegd om te besluiten dat de betrokken lidstaat staatssteun moet opheffen of wijzigen⁽³³⁾ waarvan zij heeft vastgesteld dat deze onverenigbaar is met de interne markt. Bovendien is het vaste rechtspraak van het Hof dat de verplichting van een staat om door de Commissie als onverenigbaar met de interne markt aangemerkte steun in te trekken, bedoeld is om de vroegere toestand te herstellen⁽³⁴⁾. In dat verband heeft het Hof verklaard dat die doelstelling wordt behaald wanneer de begunstigde de uit hoofde van onrechtmatige steun verstrekte bedragen heeft terugbetaald, en zo het marktvoordeel verliest dat hij ten opzichte van zijn concurrenten genoot waardoor de toestand van vóór de steunverlening wordt hersteld⁽³⁵⁾.
- (113) In navolging van die jurisprudentie bepaalt artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad⁽³⁶⁾: „Indien negatieve besluiten worden vastgesteld in gevallen van onrechtmatige steun, beschikt de Commissie dat de betrokken lidstaat alle nodige maatregelen dient te nemen om de steun van de begunstigde terug te vorderen.
- (114) Aangezien de onderhavige maatregelen onrechtmatige en niet met de interne markt verenigbare steun vormen, moet het steunbedrag dan ook worden teruggevorderd om de marktsituatie te herstellen die vóór de steunverlening bestond. Het uitgangspunt voor terugvordering moet daarom het tijdstip zijn waarop het voordeel werd gegund aan de begunstigde onderneming, dat wil zeggen toen de steun aan de begunstigde onderneming ter beschikking werd gesteld, die terugvorderingsrente moet betalen tot de feitelijke terugbetaling.

⁽³³⁾ Arrest van 12 juli 1973, zaak C-70/72, Commissie/Duitsland, Jurispr. 1973, blz. 813, punt 13.

⁽³⁴⁾ Arrest van 14 september 1994, gevoegde zaken C-278/92, C-279/92 en C-280/92, Spanje/Commissie, Jurispr. 1994, blz. I-4103, punt 75.

⁽³⁵⁾ Arrest van het Hof van Justitie van 17 juni 1999 in de zaak C-75/97, Spanje/Commissie, Jurispr. 1999, blz. I-3671, punt 64.

⁽³⁶⁾ PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

VIII.2. Steunelement in de individuele maatregelen

VIII.2.1. Maatregel 1

- (115) De Commissie erkent dat 'Malév' als het merk van de Hongaarse nationale luchtvaartmaatschappij die al decenia actief is, een zekere waarde heeft op de luchtvaartmarkt. Anderzijds is de Commissie van mening dat de waarde van het merk zoals de Hongaarse autoriteiten die claimen, op basis van de specifieke contractuele structuur niet kan worden aanvaard. Een objectieve waarde had gebaseerd moeten zijn op een onafhankelijke evaluatie waarbij tevens rekening gehouden werd met de algemene financiële situatie van Malév.
- (116) Op basis van het voorgaande wordt het steunelement van maatregel 1 bijgevolg berekend als een bedrag tot 56 miljoen EUR, namelijk 76 miljoen EUR min de waarde van de kerosinepijplijn en het vliegtuig (ten belope van 20 miljoen EUR), min de objectieve waarde van het merk Malév⁽³⁷⁾. Het precieze steunelement dient door Hongarije te worden berekend. Indien Hongarije geen overtuigende argumenten zou verstrekken voor een objectieve waarde van het merk toen de transactie met betrekking tot de overdracht van het merk naar MAVA werd gesloten, zal het gehele bedrag van 56 miljoen EUR als het steunelement worden beschouwd.

VIII.2.2. Maatregel 2

- (117) Zoals hierboven vastgesteld is de Commissie van mening dat de maatregel Malév een voordeel verstrekte toen de terugbetaling van het voorschot niet afgedwongen werd nadat deze invorderbaar was. Bovendien was er zelfs al vroeger sprake van een voordeel, ten laatste op het moment dat de voorlopige verkoopovereenkomst in februari 2009 werd gewijzigd en de voorschotbetaling werd verhoogd (boven de geraamde marktprijs van de onderneming).
- (118) De Commissie besluit dat een dergelijke cashfaciliteit door geen enkele particuliere speler zou zijn verstrekt. Geen enkele particuliere marktspeler zou ermee ingestemd hebben deze fondsen ter beschikking van Malév te stellen, laat staan kosteloos en zonder stappen te ondernemen om ze terug te vorderen. In hun opmerkingen bij het besluit tot inleiding van de procedure erkennen de Hongaarse autoriteiten zelf dat de voorschotbetaling het voortbestaan van Malév moest garanderen (zie (80) hierboven). Bijgevolg vormt het volledige bedrag van de faciliteit gedurende de periode waarbinnen deze ter beschikking van de begunstigde stond het steunelement: tussen februari 2009 en juli 2009 0,8 miljard HUF (het verschil tussen de marktwaarde van GH en de 'te hoge betaling') en tussen juli 2009 en februari 2010 4,3 miljard HUF (het volledige bedrag van de voorschotbetaling). Bij terugvordering dient derhalve rekening te worden gehouden met het feit dat het bedrag in februari 2010 in aandelenkapitaal werd omgezet (zie maatregel 4 hieronder).

⁽³⁷⁾ Zoals vastgesteld in (75) hierboven hebben de Hongaarse autoriteiten de waarde van het merk Malév, die zelfs nul kan bedragen, niet gestaafd.

VIII.2.3. *Maatregel 3*

- (119) Wat het uitstel en het niet-terugvorderen van belastingen en socialezekerheidsbijdragen betreft, is de Commissie van oordeel dat alle vervallen Malév-schulden van juli 2008 tot maart 2010 bij APEH staatssteun vormden. Daarenboven vormt het volledige herschikte bedrag na deze datum (juli 2008) ook staatssteun. Er is immers geen enkele aanwijzing dat een particuliere schuldeiser dat uitstel en die herschikkingen zou hebben verleend. Bij de terugvordering dient rekening te worden gehouden met het feit dat de achterstallige bedragen in maart 2010 werden terugbetaald.

VIII.2.4. *Maatregel 4*

- (120) Wat de kapitaalsverhoging betreft, is de Commissie, gezien de financiële toestand van Malév, de duidelijke behoefte aan verdere ondersteuning na de kapitaalsverhoging en het gebrek aan een realistisch vooruitzicht om de 'geïnvesteerde' fondsen te recupereren, van oordeel dat geen enkele particuliere investeerder die fondsen ter beschikking van Malév zou hebben gesteld. Het geïnjecteerde kapitaal van 25,4 miljard HUF plus de schuldconversie van 4,7 miljard HUF voor de voorschotbetalingen voor Malév GH vormt het steunelement.

VIII.2.5. *Maatregel 5*

- (121) Wat de leningen voor een totaalbedrag van 9,2 miljard HUF betreft, is de Commissie van oordeel dat de staat, rekening houdende met de schuldgeschiedenis en de toestand van de luchtvaartmaatschappij toen deze leningen werden verstrekt, geen enkele reden had om een terugbetaling te verwachten; toen de lening werd verstrekt, was het zelfs twijfelachtig of Malév in staat zou zijn de rente te betalen. De aangerekende rente werd uiteindelijk niet betaald, maar in aandelenkapitaal omgezet.
- (122) De Commissie is derhalve van mening dat de lening met een gewone subsidie kan worden vergeleken. Het steunelement is bijgevolg het volledige bedrag van de lening (9,2 miljard HUF) voor de periode dat het ter beschikking van de begunstigde stond, namelijk tussen het verstrekken van de tranches (mei, juni en juli 2010) en de omzetting van de leningen in aandelenkapitaal (september 2010). Ook verschuldigde en onbetaalde rente dienen in het steunelement te worden opgenomen. Bij terugvordering dient derhalve rekening te worden gehouden met het feit dat het bedrag in februari 2010 in aandelenkapitaal werd omgezet (zie maatregel 6 hieronder).

VIII.2.6. *Maatregel 6*

- (123) Wegens de in (120) vastgestelde redenen is de Commissie van oordeel dat het totale bedrag van de schuldconversie als een gewone subsidie kan worden aangemerkt en bijgevolg het volledige bedrag van 9,4 miljard HUF het steunelement vanaf september 2010 vormt.

VIII.2.7. *Maatregel 7*

- (124) Wegens de hierboven in (120) vastgestelde redenen is de Commissie van mening dat het steunelement het vanaf september 2010 geïnjecteerde kapitaal van 5,3 miljard HUF vormt.

VIII.2.8. *Maatregel 8*

- (125) Wegens de hierboven in (120) vastgestelde redenen is de Commissie van oordeel dat het totale bedrag van de schuldconversie met een gewone subsidie kan worden vergeleken en bijgevolg het volledige bedrag van 5,7 miljard HUF het steunelement vanaf september 2010 vormt.

IX. **CONCLUSIE**

- (126) Op grond van het voorgaande concludeert de Commissie dat de door Hongarije ten faveure van Malév uitgevoerde maatregelen 1-8 staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.
- (127) Bovendien komt de Commissie tot het besluit dat de maatregelen 1-8 onverenigbaar zijn met de interne markt.
- (128) Deze onverenigbare steun dient, zoals hierboven bepaald in sectie VIII.2, van Malév te worden teruggevorderd om de situatie op de markt te herstellen zoals die vóór het verstrekken van de steun bestond. Het precieze totaalbedrag van de terugvordering plus terugvorderingsrente dient door de Hongaarse autoriteiten te worden berekend.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De volgende door Hongarije aan Malév Hungarian Airlines Zrt. verstrekte maatregelen vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU:

- a) Maatregel 1: de overname op 31 december 2007 door de overheidsonderneming MAVA van een in 2003 door MFB, een ontwikkelingsbank voor 100 % eigendom van de staat, aan Malév verstrekte lening;
- b) Maatregel 2: het verlenen van een 'cashfaciliteit' van 4,3 miljard HUF voor één jaar in het kader van een geplande (maar vervolgens mislukte) aankoop door MNV van Malév's dochteronderneming GH;
- c) Maatregel 3: alle achterstallige belasting- en socialezekerheidsschulden vanaf juli 2008 tot maart 2010 en het uitstel van andere belasting- en socialezekerheidsbetalingen vanaf juli 2008;
- d) Maatregel 4: in februari 2010 een kapitaalsverhoging door MNV van 25,4 miljard HUF (gedeeltelijk gerealiseerd door vers kapitaal ten belope van 20,7 miljard HUF te injecteren en gedeeltelijk door een schuldconversie van de voorschotbetaling voor GH van 4,7 miljard HUF);

- e) Maatregel 5: van mei tot augustus 2010 drie door MNV aan Malév verstrekte aandeelhoudersleningen voor een totaalbedrag van 9,2 miljard HUF plus verschuldigde, maar niet-betaalde rente;
- f) Maatregel 6: in september 2010 de omzetting van de aandeelhoudersleningen (samen met de opgelopen rente) uit artikel 1, onder e), van schulden in aandelenkapitaal voor een bedrag van 9,4 miljard HUF;
- g) Maatregel 7: in september 2010 een verdere kapitaalsverhoging met 5,3 miljard HUF;
- h) Maatregel 8: in september 2010 nog een aandeelhouderslening voor een bedrag van 5,7 miljard HUF, plus verschuldigde, maar niet-betaalde rente.

Artikel 2

De in artikel 1 bedoelde staatssteun die Hongarije in strijd met artikel 108, lid 3, van het VWEU, op onrechtmatige wijze heeft verleend ten gunste van Malév Hungarian Airlines Zrt., is onverenigbaar met de interne markt.

Artikel 3

- (1) Hongarije vordert de in artikel 1 bedoelde steun van de begunstigde onderneming terug.
- (2) De terug te vorderen steun omvat de rente vanaf de datum waarop de steun ter beschikking van de begunstigde is gesteld tot de daadwerkelijke terugbetaling ervan.
- (3) De rente zal op samengestelde grondslag worden berekend in overeenstemming met hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004.

Artikel 4

- (1) De terugvordering van de in artikel 1 bedoelde steun geschiedt onverwijld en daadwerkelijk.

- (2) Hongarije ziet erop toe dat dit besluit binnen vier maanden na de datum van kennisgeving ervan, ten uitvoer wordt gelegd.

Artikel 5

- (1) Binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van dit besluit verstrekt Hongarije de Commissie de volgende informatie:

- a) het totale van de begunstigde terug te vorderen bedrag (hoofdsom en terugvorderingsrente);
- b) een gedetailleerde beschrijving van de reeds genomen en voorgenomen maatregelen om aan dit besluit te voldoen;
- c) documenten waaruit blijkt dat de begunstigde werd gelast de steun terug te betalen.

- (2) Hongarije houdt de Commissie op de hoogte van de stand van uitvoering van de nationale maatregelen die het heeft genomen om dit besluit ten uitvoer te leggen, en dit totdat de in artikel 2, lid 3, bedoelde steun met rente is terugbetaald. Het verstrekt, op eenvoudig verzoek van de Commissie, onverwijld alle informatie over de reeds genomen en de voorgenomen maatregelen om aan dit besluit te voldoen. Het verstrekt tevens nadere inlichtingen over de reeds door de begunstigde terugbetaalde steunbedragen en rente.

Artikel 6

Dit besluit is gericht tot Hongarije.

Gedaan te Brussel, 9 januari 2012.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

BESLUIT VAN DE COMMISSIE**van 19 september 2012****betreffende steunmaatregel SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) door de Tsjechische Republiek ten uitvoer gelegd ten gunste van České aerolinie a.s. (ČSA — České aerolinie — herstructureringsplan)***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2012) 6352)**(Slechts de tekst in de Tsjechische taal is authentiek)***(Voor de EER relevante tekst)**

(2013/151/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Gezien het besluit van de Commissie om de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU ⁽¹⁾ in te leiden ten aanzien van steunmaatregel SA.30908 (C 11/C (N 176/10) ⁽²⁾),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

- (1) Bij schrijven van 12 mei 2010 heeft de Tsjechische Republiek de Commissie in kennis gesteld van de herstructureringssteun aan České aerolinie a.s. (hierna "ČSA" genoemd). In brieven van 6 juni 2010 en 25 november 2010 heeft de Commissie om aanvullende informatie verzocht, waarop de Tsjechische autoriteiten hebben geantwoord in brieven van 15 en 24 september 2010, 15 december 2010 en 28 februari 2011.

⁽¹⁾ Vanaf 1 december 2009 zijn de artikelen 87 en 88 VEG respectievelijk de artikelen 107 en 108 VWEU geworden. De respectieve bepalingen zijn in wezen identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 VWEU waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 VEG. Met het VWEU werden ook enkele terminologische wijzigingen ingevoerd, zoals de vervanging van "Gemeenschap" door "Unie" en "gemeenschappelijke markt" door "interne markt". In dit besluit wordt de terminologie van het VWEU gehanteerd.

⁽²⁾ Besluit van de Commissie C(2011) 994 definitief van 23 februari 2011 (PB C 182 van 23.6.11, blz. 13).

- (2) Bij schrijven van 23 februari 11 heeft de Commissie de Tsjechische Republiek in kennis gesteld van haar besluit om ten aanzien van de steun de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU in te leiden (hierna "het besluit tot inleiding van de procedure" genoemd). De Tsjechische Republiek heeft opmerkingen gemaakt over dat besluit bij schrijven van 28 april 2011. De Commissie heeft nadere vragen gesteld in brieven van 26 juli 2011, 15 maart 2012, 7 mei 2012 en 11 juli 2012, waarop de Tsjechische Republiek heeft geantwoord op 22 augustus 2011, 15 september 2011, 7 oktober 2011, 16 november 2011, 23 november 2011, 12 december 2011, 3 januari 2012, 16 april 2012, 22 mei 2012, 14 juni 2012, 5 juli 2012, 10 juli 2012, 20 juli 2012 en 10 augustus 2012.

- (3) Het besluit tot inleiding van de procedure van de Commissie is op 23 juni 2011 in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt. De Commissie nodigde belanghebbenden daarbij uit hun opmerkingen over de steunmaatregel kenbaar te maken.

- (4) De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van twee belanghebbenden op 30 juni 2011, 19 juli 2011, 15 augustus 2011, 25 november 2011 en 13 december 2011. Zij heeft deze doen toekomen aan de Tsjechische Republiek, die de gelegenheid kreeg te reageren; zij heeft haar opmerkingen verwoord in brieven gedateerd op 31 augustus 2011 en 3 februari 2012.

2. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL EN HET HERSTRUCTURERINGSPLAN**2.1 HERSTRUCTURERINGSSTEUN**

- (5) De aangemelde steunmaatregelen in verband met herstructurering behelsden: i) een lening van 2 500 miljoen CZK van het staatsbedrijf Osinec a.s. (voor het geval dat dit als staatssteun zou worden beschouwd); ii) vrijgave van de zekerheidsstelling van de door Osinec toegekende lening en een bijbehorende debt-for-equity-swap; en iii) een gegarandeerd bankkrediet ter hoogte van 20,8 miljoen EUR ter financiering van de aanschaf van een vliegtuig. De totale aangemelde voorziene herstructureringskosten bedragen [8,9-10,5] (*) miljard CZK ⁽³⁾ ([360-410] miljoen EUR).

(*) Zakengeheim

⁽³⁾ De hoogte van de herstructureringskosten na een herziening van het herstructureringsplan (van 3 januari 2012). In de oorspronkelijke aanmelding bedroegen de herstructureringskosten nog [7,60-9,20] miljard CZK.

- (6) Op 21 maart 2012 heeft de Commissie een besluit aangenomen in zaak SA.29864 – Mogelijke staatssteunelementen van een door Osinek a.s. verstrekte lening. De conclusie van het onderzoek was dat de Osinek-lening geen staatssteun inhield en dat zelfs wanneer zij wel staatssteun zou inhouden, de maatregel verenigbaar zou zijn met de tijdelijke communautaire kaderregeling inzake staatssteun ter stimulering van de toegang tot financiering in de huidige financiële en economische crisis ⁽¹⁾ (hierna "het tijdelijke steunkader" genoemd). De onderhavige herstructureringszaak heeft derhalve geen betrekking meer op deze maatregel. Van het gegarandeerde bankkrediet van 20,8 miljoen EUR is afgezien omdat het ČSA gelukt is een financiële lease te regelen met [...]. Derhalve is de enige vorm van herstructureringssteun die nog moet worden beoordeeld de debt-for-equity-swap voorafgegaan door de vrijgave van de zekerheidsstelling van de Osinek-lening.

Vrijgave zekerheidsstelling en debt-for-equity-swap

- (7) Op 3 mei 2010 heeft de Tsjechische regering besluit (*usnesení*) nr. 333 inzake het herstructureringsplan van ČSA (hierna "Besluit nr. 333" genoemd) aangenomen. Op grond daarvan gaf zij het ministerie van Handel en

Industrie ⁽²⁾ opdracht om onderpanden met betrekking tot een aantal zekerheden vrij te geven alvorens het maatschappelijk kapitaal van ČSA te verhogen. Dat besluit vormde de rechtsgrondslag voor de debt-for-equity-swap, die op 30 juni 2010 werd uitgevoerd.

2.2 BEGUNSTIGDE

- (8) ČSA is sinds 1923 de nationale luchtvaartmaatschappij van de Tsjechische Republiek. In 2009 nam zij 37 % van de passagiers die vanuit Praag vertrokken of daar aankwamen voor haar rekening. ČSA is een staatsbedrijf waarvan 95,69 % van de aandelen in handen is van de Tsjechische Republiek via het ministerie van Financiën. De minderheidsaandeelhouders zijn Česká pojišťovna a.s. (2,26 %), de stad Praag (1,53 %) en de stad Bratislava (0,51 %). ČSA is lid van de alliantie Sky Team en biedt luchtvervoersdiensten volgens dienstregeling aan (naar 104 bestemmingen in 44 landen). In 2009 vervoerde ČSA 4,7 miljoen passagiers en genereerde zij 14,9 miljard CZK (96 miljoen EUR) aan inkomsten.

- (9) Tabel 1 toont de ontwikkeling van de financiële cijfers van ČSA van 2006 tot en met de eerste helft van 2011.^{ts}

Tabel 1

Financiële gegevens Czech Airlines (volgens de Tsjechische boekhoudkundige normen)

duizend CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Winst/verlies	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – (– 630 000)]
Omzet	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000 –7 250 000]
Kasstroom uit bedrijfsuitoefening	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	Niet beschikbaar
Schuld	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000 –2 900 000]
Netto rente	– 94 374	– 55 254	– 14 263	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
Netto vermogenswaarde	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000 –6 225 000]

Tabel 2

Ontwikkeling van kerncriteria in 2009 (volgens de Tsjechische boekhoudkundige normen)

duizend CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Verlies	[– 1 320 000–(– 1 190 000)]	[– 1 840 000–(– 1 660 000)]	[– 2 625 000–(– 2 365 000)]
Omzet	[4 385 000–4 820 000]	[9 265 000–10 235 000]	[14 300 000–15 830 000]
Schuld	[5 685 000–6 285 000]	[5 550 000–6 065 000]	[6 290 000–6 960 000]
Netto vermogenswaarde	[8 340 000–9 255 000]	[8 990 000–9 920 000]	[8 470 000–9 390 000]

⁽¹⁾ PB C 16 van 22.1.2009, blz. 1.

⁽²⁾ In september 2009 werden vorderingen die Osinek krachtens de leningsovereenkomst op ČSA had aan het ministerie van Industrie en Handel overgedragen. Hiermee werd de afwikkeling van de faillissementsprocedure van Osinek mogelijk.

- (10) Uit deze cijfers blijkt dat ČSA in 2007 en 2008, ondanks bepaalde negatieve ontwikkelingen, nog steeds winst maakte. In 2009 verslechterde het bedrijfsresultaat echter drastisch als gevolg van de economische crisis. In de betrokken periode nam de omzet licht af, maar daalde de kasstroom aanzienlijk. De schuld, berekend als de som van de lang- en kortlopende verplichtingen en bankleningen, bleef min of meer stabiel. De vermogenswaarde liep aanzienlijk terug, met name in 2009.
- (11) Tabel 2 toont de ontwikkeling per kwartaal in 2009. Hieruit blijkt dat de verliezen van de luchtvaartmaatschappij aanzienlijk opliepen, vooral in het derde kwartaal: met [705–785] miljoen CZK in vergelijking met [470–520] miljoen CZK in het tweede kwartaal. De verandering in omzet bedroeg [4,88–5,42] miljard CZK in het tweede kwartaal en [5,04–5,59] miljard CZK in het derde. De verandering varieert niet erg, zodat niet kan worden geconcludeerd dat de situatie van de maatschappij met name in de eerste helft van het jaar is verslechterd. De schuld van de maatschappij nam in het tweede kwartaal af en nam in het derde kwartaal toe met [0,89–1,05] miljard CZK. De totale vermogenswaarde van ČSA, ten slotte, nam in de eerste betrokken periode (het tweede kwartaal) toe en daalde in het derde kwartaal met [75–85] miljoen CZK.
- (12) De Tsjechische autoriteiten voeren aan dat zij, precies omdat de financiële situatie van ČSA al eind 2008 verslechterde ten gevolge van de wereldwijde economische recessie, redenen had om aan te nemen dat er aanzienlijk betere resultaten behaald zouden worden in het zomerseizoen van 2009, wanneer de omzetten in de luchtvaartsector over het algemeen hun piek hebben. Op basis van dit vooruitzicht, dat door de ervaringen van de voorgaande jaren werd ondersteund, verwachtte ČSA dat zij voldoende reserves zou kunnen opbouwen om de kasstroom te stabiliseren en verdere verliezen te voorkomen.
- (13) De cijfers voor het eerste halfjaar van 2009, die het management medio augustus 2009 onder ogen kreeg, lieten echter een aanmerkelijke daling van de gemiddelde inkomsten in juni zien. Het werd duidelijk de maatschappij niet meer verder kon zonder onmiddellijk in de kosten te snijden en zonder externe financiële hulp. De raad van bestuur van de luchtvaartmaatschappij stelde daarom een werkgroep samen om een herstructureringsplan voor de organisatie op te stellen. In augustus 2009 nam het management van ČSA maatregelen om het herstructureringsproces in gang te zetten en de focus binnen ČSA verschoof van de dagelijkse bedrijfsvoering naar de totale herstructurering van de organisatie.
- (14) De Tsjechische autoriteiten stellen daarom dat ČSA in het licht van de beschreven ontwikkelingen vanaf augustus 2009 kan worden beschouwd als een onderneming in moeilijkheden in de zin van de communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden⁽¹⁾ van 2004 (hierna "de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun" genoemd).
- Czech Aeroholding*
- (15) De Tsjechische Republiek hoopt een strategische partner voor ČSA te vinden als de herstructurering is voltooid. Volgens het huidige tijdschema zou een strategische investeerder in ČSA uiterlijk november 2013 gevonden moeten zijn. De Tsjechische overheid besloot om ter voorbereiding van de geplande privatisering een nieuwe vennootschapsstructuur te creëren onder de paraplu van Český Aeroholding a.s. (hierna "ČAH" genoemd).
- (16) ČAH bestaat uit de volgende bedrijven: ČSA, Letiště Praha a.s. (hierna "Letiště Praha" genoemd) en de voormalige dochterondernemingen van ČSA, te weten Czech Airlines Handling a.s., HOLIDAYS Czech Airlines a.s. (hierna "HCA" genoemd), Czech Airlines Technics a.s. en ČSA Services s.r.o. (zie figuur 1). ČAH heeft tot doel de ondernemingen binnen de holding te herstructureren teneinde hun toegang tot commerciële financiering te vereenvoudigen en hen voor te bereiden op de komende privatisering.
- (17) Czech Airlines Handling a.s. doet aan passagiersafhandeling en toestelafhandeling, het schoonmaken van vliegtuigen en gebouwen alsmede grondtransport voor zowel ČSA als andere luchtvaartmaatschappijen met een regelde luchtdienst naar en van Praag. Czech Airlines Handling a.s. is de enige partij die op de luchthaven Prague-Ruzyně vliegtuigen schoonmaakt. Op het gebied van grondafhandeling heeft Czech Airlines Handling op de luchthaven Prague-Ruzyně concurrentie van Letiště Praha en andere grondafhandelingsbedrijven, zoals Menzies Aviation.
- (18) HCA voert chartervluchten uit. Op deze markt concurreert het met Travel Service a.s. en enige kleinere chartermaatschappijen die vanaf de luchthaven Prague-Ruzyně werken, zoals Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air en verschillende andere, die slechts een klein marktaandeel op Prague-Ruzyně hebben.
- (19) Czech Airlines Technics a.s. voert licht en zwaar onderhoud uit aan alle toesteltypen uit de Boeing B737- en Airbus A320-lijnen. Het voert tevens uitgebreide controles uit van toestellen van de typen ATR 42/72 en is gecertificeerd om controles op de Airbus A310 uit te voeren. Deze dochteronderneming werkt voornamelijk voor ČSA. [17,5–19,5]% van de inkomsten is echter afkomstig uit dienstverlening aan derden, zoals Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines en Aerosvit.
- (20) Czech Airlines Services s.r.o. dat een callcenter en een personeelswerfingscentrum runt, levert [88–98]% van zijn diensten aan ČSA.

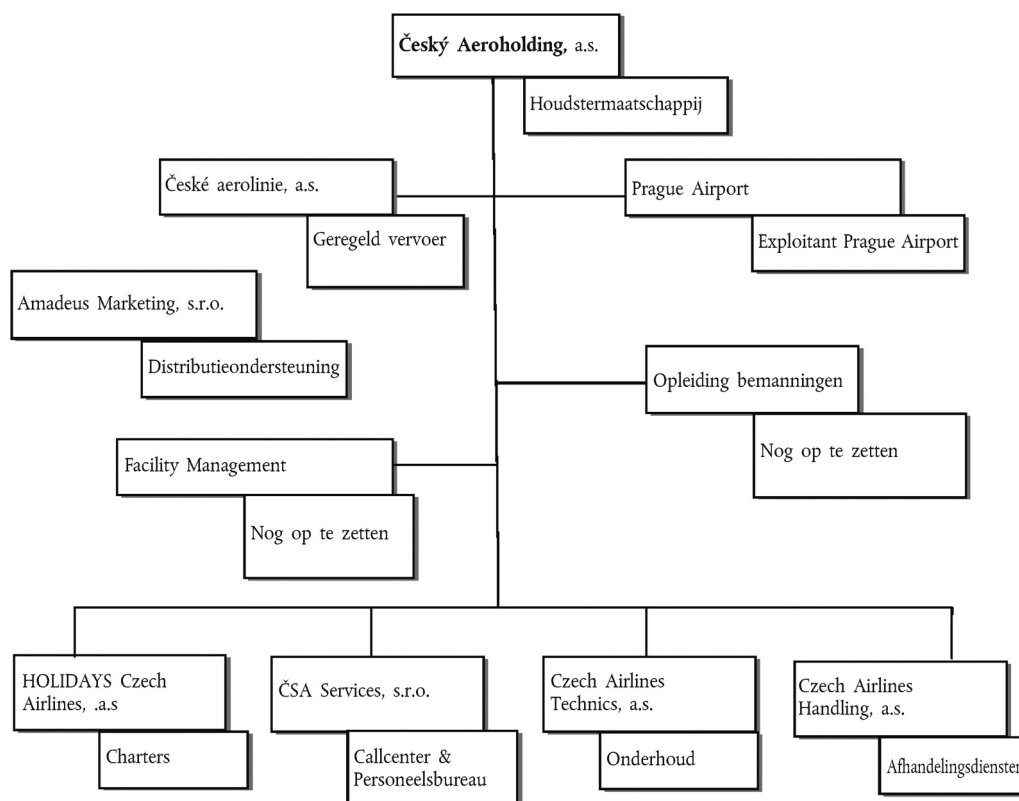
⁽¹⁾ PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2. De geldigheid van de richtsnoeren is in 2009 verlengd (PB C 156 van 9.7.2009, blz. 3).

(21) Aan het begin van de herstructureringsperiode, had ČSA ook een meerderheidsbelang in enkele andere bedrijven, te weten:

- Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (65 % eigendom), dat het computerreserveringssysteem Amadeus voor de Tsjechische Republiek en Slowakije levert;
- Slovak Air Service s.r.o. (100 %); en
- ClickforSky (100 %).

Figuur 1

organisatiestructuur van Český Aeroholding a.s.



(22) De oprichting van ČAH is op 25 oktober 2011 goedgekeurd door de Tsjechische mededingingsautoriteit, onder een aantal voorwaarden gericht op mogelijke bedreigingen voor de mededinging ten gevolge van de fusie van ČSA en Letiště Praha vanwege zowel verticale als horizontale overlap (met name op het gebied van grondafhandeling) van de bedrijfsactiviteiten van de fuserende partijen.

(23) De voorwaarden hebben betrekking op zowel gedragsmatige als structurele aspecten en verplichten ČAH ertoe te zorgen dat er voor alle belanghebbende partijen op transparante, niet-discriminatoire wijze en op voet van gelijkheid toegang is tot de luchthaveninfrastructuur op Prague-Ruzyně; bovendien moet dit op commercieel redelijke voorwaarden. De verbintenissen hebben met name te maken met de ontkoppeling van de exploitatie van de luchthaven Prague-Ruzyně van de andere activiteiten binnen ČAH, de uitwisseling van commercieel gevoelige

informatie tussen de entiteiten binnen ČAH, de toewijzing van "slots" op de luchthaven Prague-Ruzyně, de verkoop van het grondafhandelingsbedrijf van Letiště Praha aan een onafhankelijke derde partij en transparante, gelijke toegang tot de diensten van entiteiten binnen ČAH voor alle marktdeelnemers die op de luchthaven Prague-Ruzyně grondafhandelingsdiensten en/of reparatie en onderhoud zouden willen verzorgen ⁽¹⁾.

2.3 HERSTRUCTURERINGSPLAN

(24) In mei 2010 gaven de Tsjechische autoriteiten kennis aan de Commissie van het herstructureringsplan, dat in daaropvolgende brieven werd geüpdatet. Het herstructureringsplan is met name gericht op maatregelen inzake

⁽¹⁾ Besluit van de Tsjechische mededingingsautoriteit S178/2011/KS-16953/2011/840/RP.

- de kernactiviteit van ČSA, de geregelde passagiersluchtvaart. Andere soorten bedrijfsactiviteiten zullen ofwel worden afgestoten en verkocht, ofwel worden uitbesteed aan andere entiteiten binnen de houdstermaatschappij.
- (25) De oorzaak van de moeilijkheden waarin ČSA verkeert ligt in een te grote uitbreiding van het netwerk in de periode 2004–2006 en de komst van goedkope luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven Prague-Ruzyně. Bovendien had de maatschappij, op het moment dat zij te maken kregen met minder passagiers en hogere brandstofprijzen ten gevolge van de wereldwijde recessie, nog te lijden van de inefficiënties in de bedrijfsvoering die typerend waren voor de oude nationale luchtvaartmaatschappijen.
- (26) De versie van het herstructureringsplan van 3 januari 2012 heeft ten doel de levensvatbaarheid van ČSA op de lange termijn tegen 2014 te herstellen. De herstructureringsperiode loopt van augustus 2009 tot en met juni 2014 (in totaal 5 jaar).
- (27) De Tsjechische autoriteiten hebben de aannamen waarop zij het traject van ČSA naar levensvatbaarheid hebben gebaseerd aangepast aan de recente ontwikkelingen binnen de luchtvaartsector en nieuw invullingen gepresenteerd van het optimistische, het pessimistische en het basisscenario. ČSA ziet in onderstaande schattingen een behoudend uitgangspunt voor haar toekomstige ontwikkeling. Deze schattingen houden geen rekening met de, wel geplande, komst van een private investeerder, die waarschijnlijk een gunstig effect zou hebben op de prestaties van ČSA en haar levensvatbaarheid op de lange termijn verder zou versterken.
- (28) De belangrijkste externe factoren die de prestaties van ČSA beïnvloeden zijn: i) hogere brandstofprijzen (een toename van bijna 40 % ten opzichte van de in het besluit tot inleiding van de procedure opgenomen scenario's), ii) een aanmerkelijk lagere vraag, iii) zwaardere concurrentie, en iv) minder inkomsten uit de verkoop van tickets.
- (29) Het basisscenario gaat ervan uit dat de markt zich zal ontwikkelen volgens de macro-economische prognoses van de Tsjechische nationale bank en het Internationaal Monetair Fonds. De komst van goedkope luchtvaartmaatschappijen wordt gezien als de belangrijkste factor van invloed op het marktaandeel van ČSA.
- (30) Externe factoren zijn onder meer:
- een brandstofprijs van 1 000 USD/mT;
 - wisselkoersen: 1 USD = 17,0 CZK, 1 EUR = 24,5 CZK;
 - rendement [2–2,2], plaatsbezetting [66–73] %.
- (31) Interne factoren zijn onder meer:
- aanpassing van de eigendomsstructuur van de vliegtuigen en herstructurering van de onderhoudskosten;
 - verdere verbetering van de passagierskosten (lagere kosten voor het computerreserveringssysteem en de catering);
 - verdere verbetering van de productiviteit van de bemanning op Airbus-toestellen;
 - optimalisering van de bemanningskosten voor de regionale vloot (ATR-toestellen), hogere benuttingsgraad van de vloot;
 - gedeeltelijke verdichting van de A320- en B737-toestellen (meer stoelen);
 - lager gemiddeld brandstofverbruik – follow-up in de vlootvernieuwing;
 - optimalisering van het systeem voor inkomstenbeheer – [0,95–1] % hoger rendement;
 - negatief effect van emissierechtcompensaties op de gemiddelde passagiersinkomsten;
 - vanaf de zomer van 2012 zal er worden gewerkt met een vloot bestaande uit ATR-, Airbus- en Boeing-toestellen (respectievelijk 7, 15 en 5 stuks).
- (32) ČSA verwacht dat haar Return On Capital Employed (ROCE – rendement op geïnvesteerd vermogen) zich door de herstructurering als volgt zal ontwikkelen:

Tabel 3

Verwacht rendement op geïnvesteerd vermogen

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Basisscenario	– 23,6 %	[– 2,5–(– 3)] %	[0,9–1,1] %	[1,7–1,85] %	[2,1–2,4] %
Optimistisch scenario	– 23,6 %	[– 0,95–(– 1,1)] %	[3,6–3,9] %	[4,8–5,2] %	[4,8–5,2] %
Pessimistisch scenario	– 23,6 %	[– 13,5–(– 12,1)] %	[– 9,5– 8,9] %	[0,7–0,75] %	[0,98–1,1] %

- (33) De Tsjechische autoriteiten zien het basisscenario als een realistische voorspelling en stellen dat de ROCE ultimo 2014 van [1,7–1,85]% acceptabel is.
- (34) In het optimistische scenario wordt ervan uitgegaan dat de brandstofprijs zal afnemen met achtereenvolgens 1–2 % (2012–2013) en 3 % (2014–2015); verder wordt uitgegaan van een sneller dan verwachte uitvoering van de herstructureringsmaatregelen en een sterkere groei van de vraag dan in het basisscenario. Daartegenover gaat het pessimistische scenario uit van hogere brandstofprijzen (3–5 % hoger in 2012–2013) dan in het basisscenario;

verder houdt het rekening met vertragingen in de uitvoering van de geplande herstructureringsmaatregelen en met minder gunstige effecten van de initiatieven op het gebied van het inkomstenbeheer (volledige tenuitvoerlegging pas in 2014).

- (35) In het plan wordt aangenomen dat het mogelijk is in het boekjaar 2013 weer winstgevend te zijn. Volgens het basisscenario zal ČSA in 2014 een netto winst na belastingen maken van [95–112] miljoen CZK ([3,8–4,3] miljoen EUR) en een ROCE realiseren van [1,7–1,85]% in 2014 en [2,1–2,4]% in 2015.

Tabel 4

Winst en verlies 2008-2014 (in miljoen CZK) (volgens de Tsjechische boekhoudnormen)

Boekjaar	2007	2008	2009	2010	2011(p)	2012(p)	2013(p)	2014(p)
Inkomsten	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Winst/verlies vóór belastingen	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – – 180]	[68–75]	[85–110]

Om deze resultaten te bereiken stelt ČSA de volgende belangrijke maatregelen voor:

- (36) *Optimalisering netwerkmodel en aanpassing vlootomvang:* Aan het begin van het herstructureringsproces vloog ČSA nog op 67 bestemmingen. Dit netwerk van bestemmingen zal met [18–20]% worden verkleind en ČSA richt zich nu uitsluitend op markten op korte en middellange afstand. De vluchten naar New York en Canada zijn in 2009 al stopgezet. De verwachte afname van het passagiersverkeer gemeten in inkomsten per passagierkilometer bedraagt in vergelijking met 2009 [22,5–25,5]%, terwijl de inkomsten per beschikbare stoelkilometer ("BSK") verwacht worden te stijgen met [3,8–4,4]%. Zowel rendabele als onrendabele routes zijn opgeheven.
- (37) De vliegtuigvloot moet worden ingekrompen met meer dan 50 %, zodat er 20 tot 23 toestellen overblijven in plaats van de 49 die er voor de herstructurering waren. Het totale aantal vluchten wordt teruggebracht met [36–40]% en de BSK met [21–24]%. Hierdoor moet de bezettingsgraad verbeteren en in het basisscenario toemen tot [66–73]%.
- (38) De structuur van de vloot moet worden vereenvoudigd en gemoderniseerd door middel van de geleidelijke vervanging van oudere toesteltypen (Boeing B737-400 en B737-500) door uitsluitend vliegtuigen van Airbus. De modernisering van haar vloot zal de concurrentiekracht van ČSA vergroten, doordat de maatschappij zal komen te beschikken over geavanceerdere en betrouwbaardere vliegtuigen die de passagiers meer comfort bieden. Een ander voordeel van deze maatregel wordt gevormd door de lagere vlootexploitatiekosten, onder meer door besparingen ten gevolge van de vlootunificatie en de optimalisering van de vervoerscapaciteit.

- (39) *Inkomstengerichte initiatieven:* ČSA heeft een nieuw systeem voor inkomstenbeheer geïntroduceerd om de vluchtprijzen en de beschikbaarheid te optimaliseren, hetgeen zou moeten leiden tot een inkomstengroei per BSK van [3–3,5]% in 2011. Verder wordt er een inkomstengroei voorspeld vanwege de verwachte stijging van het aantal verkochte vluchten via de website van ČSA: in 2012 moet [20–22]% van de tickets online worden verkocht, vergeleken met [7–8]% in 2009. Dit moet vergezeld gaan van inkomsten uit de verkoop van gerelateerde eigen producten, waarbij gedacht kan worden aan tarieven voor extra bagage en voorrang bij de toewijzing van stoelen en voor de verkoop van producten aan boord van het vliegtuig, maar ook van producten van derden, zoals hotelovernachtingen, huurauto's en reisverzekeringen. De verwachting is dat inkomstenbeheer ultimo 2012 zo'n [500–560] miljoen CZK aan de winst zal bijdragen.

- (40) *Op kostenreductie gerichte initiatieven:* In 2009 zijn er 3 200 directe banen bij ČSA zelf en nog eens meer dan 1 600 bij haar dochterondernemingen. Na uitvoering van de herstructurering zijn er 1 730 banen bij ČSA zelf en 1 974 bij haar dochterondernemingen, hetgeen erop neerkomt dat er medio 2012 ruim 1 000 banen zijn geschrapt. ČSA heeft het aantal piloten en het cabinepersoneel tot het toegestane minimum teruggebracht. Verder bespaart de maatschappij op de catering in de economy class, amusement tijdens de vlucht, de kosten van onregelmatigheden en brandstofverbruik. Bovendien zouden de huur-, IT- en telecommunicatiekosten omlaag moeten. Ten slotte moet er in de kantoren van ČSA in het buitenland en in de Tsjechische Republiek worden gesnoeid. Op kostenreductie gerichte initiatieven zullen naar verwachting een besparing van [275–310] miljoen CZK opleveren en ultimo 2012 een bijdrage aan de baten leveren van zo'n [650–725] miljoen CZK. De kosten van de omzet per passagier waren in 2010 al teruggebracht met [14,5–16,5]%.

- (41) *Organisatorische veranderingen*: de Tsjechische Republiek heeft twee keer eerder geprobeerd ČSA te privatiseren⁽¹⁾; beide keren echter zonder succes. De Tsjechische autoriteiten menen dat de oprichting van ČAH een efficiënte manier vormt om ČSA en haar dochterondernemingen te verkopen aan een nieuwe private investeerder. Om te beginnen zijn niet-kernactiviteiten die voorheen door ČSA zelf werden uitgevoerd in 2010 overgedragen aan dochterondernemingen. Hierdoor kon ČSA zich op haar kernactiviteiten richten. Vervolgens zijn deze dochterondernemingen op marktconforme voorwaarden verkocht aan ČAH. Ten slotte zullen zowel ČSA als Letiště Praha in ČAH worden opgenomen.
- (42) Deze structuur zou de bedrijven niet alleen aantrekkelijker moeten maken voor mogelijke investeerders, maar ook moeten zorgen voor concurrerende prijzen van diensten binnen de groep en de winstgerichtheid van alle dochterondernemingen moeten stimuleren evenals hun gerichtheid op externe klanten.
- (43) *Verkoop van niet-kernactiva*: Naast de verkoop van de dochterondernemingen aan ČAH, heeft ČSA in de loop van de herstructurering ook een aanzienlijk aantal andere activa verkocht, zoals te zien in Tabel 5. Al deze activa zijn verkocht via een open, transparante en niet-discriminatoire inschrijvingsprocedure of op basis van onafhankelijke taxatierapporten.

Tabel 5

Activa van ČSA die tijdens de herstructurering zijn verkocht

	Bedrag in miljoen CZK
Tax-freebedrijf, aan Aelia Czech Republic s.r.o.	[760–840]
Slots op London-Heathrow, aan British Airways	[450–530]
Vliegtuigen, aan diverse luchtvaartmaatschappijen	[1 950–2 200]
Slovak Air Services s.r.o., aan Skypoint a.s.	[17,5–19,5]
Grond en gebouwen, aan Letiště Praha	[1 620–1 850]
Dochterondernemingen, aan Český Aeroholding a.s.	[2 350–2 600]
Totaal	[7 150–8 025]

2.4 STAATSTEUN EN DE FINANCIERING VAN DE HERSTRUCTURERING

- (44) Gezien de totale herstructureringskosten van [8,9–10,5] miljard CZK ([360–410] miljoen EUR), waaronder met

⁽¹⁾ In 1992 verwierf Air France 19 % van de aandelen in ČSA, maar het deed deze in 1994 weer van de hand. In april 2009 werd een openbare inschrijving voor de verkoop van het belang van de staat in ČSA georganiseerd, maar omdat er geen goed genoeg bod werd gedaan aan de Tsjechische regering, instrueerde de Tsjechische regering de minister van Financiën in oktober 2009 om de inschrijving in te trekken.

name ook de kosten van het aanpassen van de grootte van de vloot en ontslagvergoedingen, heeft de Tsjechische Republiek de begunstigde op 30 juni 2010 met Besluit nr. 333 geherkapitaliseerd met 2 500 miljoen CZK aan staatssteun in de vorm van een debt-for-equity-swap (d.w.z. voor een bedrag ter hoogte van [23–26]% van de herstructureringskosten).

- (45) ČSA stelt voor het resterende bedrag (de eigen bijdrage van [74–77]%) te financieren met de verkoop van de in Tabel 5 genoemde activa.
- (46) ČSA heeft in februari 2010 haar tax-freebedrijf voor [760–840] miljoen CZK verkocht aan Aelia Czech Republic s.r.o. Deze verkoop vond plaats na een inschrijvingsprocedure met twee ronden die werd georganiseerd door UniCredit Czech Republic a.s.
- (47) ČSA heeft in juli 2010 twee slots op de luchthaven London-Heathrow uitgeruild met British Airways Plc. ("BA") voor een financiële vergoeding. De ruilovereenkomst voorziet erin dat ČSA en BA hun respectieve slots aan elkaar over zouden doen⁽²⁾ waarbij BA ČSA een vergoeding zou betalen van [17–19] miljoen GBP (circa [450–530] miljoen CZK). De uitruil van de slots werd uitgevoerd in 2010 en BA heeft de financiële vergoeding hiervoor in november en december 2010 in twee termijnen aan ČSA overgemaakt.
- (48) ČSA heeft 15 vliegtuigen als volgt verkocht: In 2010 verkocht ČSA vijf Boeing B737-400's aan BLF Limited, een *special purpose vehicle* van de Russische luchtvaartmaatschappij UTair, voor [54–60] miljoen USD en twee Boeing B737-500's aan Mauritanian Airlines International voor [12,5–15] miljoen USD. In 2011 verkocht ČSA drie Boeing B737-500's aan Mika Limited voor een totaalprijs van [21–25] miljoen USD. In 2011 verkocht ČSA twee ATR 72-202's aan Helitt Lineas Aéreas S.A. voor [7,9–8,9] miljoen USD, twee ATR 72-200's aan EUROLOT S.A. voor [7,9–8,9] miljoen USD en één ATR 42-320 aan Regourd Aviation voor [1,6–1,9] miljoen USD. De totale omzet uit de verkoop van vliegtuigen bedroeg ongeveer [105–120] miljoen USD, oftewel [1,95–2,2] miljard CZK⁽³⁾.
- (49) Op 30 september 2010 verkocht ČSA Slovak Air Services s.r.o., een aanbieder van luchtvaartdiensten in Slowakije, aan Skypoint a.s. voor [17,5–19,5] miljoen CZK. Deze bieder had het hoogste bedrag geboden in een open inschrijvingsprocedure.

⁽²⁾ Het gaat hier om de slots die zij voor de zomerperiode van 2011 (27 maart 2011–29 oktober 2011) en de winterperiode van 2010/2011 (31 oktober 2010–26 maart 2011) toegewezen hadden gekregen.

⁽³⁾ Rekenend met een door de Tsjechische Republiek berekende wisselkoers van 18,5 CZK voor 1 USD. (Volgens de Tsjechische nationale bank varieerde de driemaandelijke gemiddelde wisselkoers van USD tegen CZK tussen 18,3 en 20,2 CZK per USD in 2010 en tussen 16,9 en 18,78 CZK per USD in 2011.)

- (50) ČSA genereerde [1,62–1,85] miljard CZK uit de verkoop van grond en gebouwen aan het in overheidshanden zijnde Letiště Praha. In tabel 6 hieronder is een overzicht opgenomen van de verschillende verkopen.

Tabel 6

Verkoop van grond en gebouwen van ČSA aan Letiště Praha

Perceel/activum	Koopovereenkomst	Prijs (in duizend CZK)	Taxatie door deskundige
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon s.r.o., d.d. 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Parkeerplaatsen op percelen 2570/4 en 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	YBN Consult, d.d. 10.5.2010
Kantoorgebouw APC	9.12.2009	[554 000–625 000]	
2586/1	13.5.2010	[15 000–17 500]	
2587	13.5.2010	[69 500–80 000]	
2588/3	13.5.2010	[14 250–16 000]	
2589/1	13.5.2010	[2 600–3 000]	
2590/25	13.5.2010	[87 250–95 000]	
Hangar F	13.5.2010	[700 000–800 000]	
Totaal:		[1 620 000–1 850 000]	

- (51) De Tsjechische overheid heeft aangegeven het strategisch belangrijk te vinden om de grond op de luchthaven van de luchtzijde te verkrijgen. De Tsjechische autoriteiten rechtvaardigen deze transacties op grond van het gebruik dat ze ervan zullen gaan maken. Volgens de Tsjechische autoriteiten is de grond strategisch belangrijk voor de luchthaven van Praag met het oog op de nieuw aan te leggen start- en landingsbaan. De Tsjechische Republiek merkt ook op dat Letiště Praha een andere hangar (Hangar E) verhuurt aan Travel Service a.s., wat erop wijst dat het verhandelen van onroerend goed dat ČSA niet meer nodig heeft een potentiële bron van inkomsten is.
- (52) De in tabel 6 opgenomen percelen en gebouwen zijn niet verkocht met gebruikmaking van een open, transparante en niet-discriminatoire inschrijvingsprocedure. In overeenstemming met haar algemene beleid en de nationale wettelijke voorschriften moet elke verkrijging van vastgoed door een overheidsonderneming echter wel tegen

een eerlijke, open marktwaarde plaatsvinden, hetgeen overeenkomt met de prijs die op een zakelijke basis door een particuliere investeerder betaald zou worden. De waarde van deze activa is gebaseerd op een onafhankelijke externe taxatie door officieel geregistreerde deskundigen waarbij gebruik is gemaakt van erkende normen.

- (53) Het belangrijkste deel van de eigen bijdrage van de onderneming komt van de verkoop van dochterondernemingen van ČSA aan ČAH. Deze verkopen hebben eind 2011/begin 2012 plaatsgevonden en behelsden Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] miljoen CZK), ČSA Services s.r.o. ([25–28] miljoen CZK), HCA ([500–580] miljoen CZK) en Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] miljard CZK). De verkopen hebben niet plaatsgevonden via een open, transparante en niet-discriminatoire inschrijvingsprocedure; de waarde van de dochterondernemingen is echter wel vastgesteld in onafhankelijke taxatierapporten van Deloitte Advisory s.r.o. en PricewaterhouseCoopers Česká republika s.r.o.

2.5 HET BESLUIT TOT INLEIDING VAN DE PROCEDURE

- (54) Op 23 februari 2011 leidde de Commissie de formele onderzoeksprocedure in. In haar besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie twijfels kenbaar gemaakt met betrekking tot diverse voorwaarden van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun. De Commissie sloot met name de mogelijkheid niet uit dat ČSA volgens de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun al in moeilijkheden verkeerde vóór de tweede helft van 2009, oftewel al voordat het herstructureringsproces werd ingezet, zoals de Tsjechische autoriteiten beweren.
- (55) De Commissie betwijfelde ook of de moeilijkheden van ČSA te ernstig waren om door ČAH te worden opgelost. De Commissie vroeg zich ook af of het binnen de Tsjechische wetgeving mogelijk was Letiště Praha financieel te laten bijdragen aan de herstructurering van ČSA en haar dochterondernemingen. De Tsjechische autoriteiten werden ook uitgenodigd iets te zeggen over de vraag of de zakelijke transacties tussen ČSA en Letiště Praha, ten tijde van de fusie, op marktconforme voorwaarden had plaatsgevonden, hetgeen de overdracht uitsloot van mogelijke staatssteun van een begunstigde van reddings- of herstructureringssteun aan een andere entiteit binnen ČAH.
- (56) Wat betreft het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn heeft de Commissie derden gevraagd opmerkingen te maken over de achterliggende aannamen met betrekking tot externe factoren. De Commissie heeft de Tsjechische Republiek ook gevraagd duidelijk te maken of alle structureel verlieslatende activiteiten na de herstructurering zouden zijn afgestoten. Verder zette de Commissie vraagtekens bij de bewering dat levensvatbaarheid op lange termijn gerealiseerd kon worden tegen het eind van 2012, het aangemelde einde van de herstructureringsperiode, en of het voorziene waarschijnlijke scenario (tegelijk ook het gunstigste scenario) echt wel het meest realistische scenario was. De Commissie betwijfelde ook of ČSA in staat zou zijn (uit eigen financiële middelen of van externe bronnen) commerciële leningen en mogelijke commerciële garanties te verkrijgen voor de geplande aankoop van 7 vliegtuigen voor de jaren 2013 en 2014.

- (57) Wat betreft compenserende maatregelen heeft de Commissie twijfels geuit met betrekking tot de vraag of de voorgestelde maatregelen niet slechts de afstoting van verlieslatende activiteiten behelsden, hetgeen in ieder geval nodig was om weer economisch levensvatbaar te worden. De maatregelen zouden dan niet tellen als echte compenserende maatregelen. De Commissie merkte tevens op dat alleen binnen de herstructureringsperiode getroffen compenserende maatregelen konden worden geaccepteerd. De stopzetting van de vluchten op Toronto en New York JFK vielen buiten de voorgestelde herstructureringsperiode, die liep van de tweede helft van 2009 tot en met 2012.
- (58) Wat de hoogte van de eigen bijdrage van ČSA betreft, verzocht de Commissie de Tsjechische Republiek de voorgestelde structuur van ČAH toe te lichten. Ook vroeg zij zich af of de voorgestelde eigen bijdrage wel serieus te nemen was (in het kader van de transacties die ten tijde van het besluit tot inleiding van de procedure nog niet hadden plaatsgevonden).

3. OPMERKINGEN VAN DE TSJECHISCHE REPUBLIEK

- (59) In haar reactie op het besluit tot inleiding van de procedure heeft de Tsjechische Republiek opmerkingen en toelichtingen ingediend met betrekking tot alle punten die in dat besluit door de Commissie aan de orde waren gesteld, waarbij werd aangegeven dat het aangemelde herstructureringsplan aan alle voorwaarden van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun voldeed. Daarnaast heeft de Tsjechische Republiek een update van het herstructureringsproces verstrekt, waaruit bleek dat een aantal herstructureringsmaatregelen reeds ten uitvoer was gelegd en er reeds significante vooruitgang was geboekt.
- (60) Met betrekking tot het moment waarop ČSA in moeilijkheden kwam, stelde de Tsjechische Republiek dat ČSA vanaf augustus 2009 in moeilijkheden verkeerde omdat dat het moment was waarop het management beseftte dat zelfs de normaliter winstgevendende zomerperiode negatief had uitgekapt. De Tsjechische Republiek verschaftte tevens kwartaalresultaten en aanvullende informatie ter ondersteuning van de stelling dat ČSA pas vanaf augustus 2009 in moeilijkheden verkeerde.
- (61) Wat betreft de structuur van ČAH lichtten de Tsjechische autoriteiten toe dat het doel van ČAH was de verschillende bedrijven te 'ontvlechten', hun toegangsmogelijkheden tot commerciële financiering te verbeteren en hen voor te bereiden op de geplande privatisering. De verhoudingen tussen de bedrijven binnen de houdstermaatschappij zouden contractueel worden vastgelegd en op een zakelijke basis worden onderhouden, en in overeenstemming met de betreffende bepalingen van het Tsjechische handelswetboek en de wet inzake inkomstenbelasting die de betrekkingen tussen verbonden partijen regelt.
- (62) Wat betreft de onmogelijkheid de problemen van ČSA binnen de ČAH-groep op te lossen, verklaarde de Tsjechische Republiek dat alle bedrijven binnen ČAH door de Staat werden gecontroleerd en dat de regels voor staatssteun derhalve op elke vorm van hulp van toepassing zouden zijn. Bovendien moest de financiële bijstand ook voldoen aan de vereisten van het handelswetboek en de wet inzake inkomstenbelasting van de Tsjechische Republiek. De problemen van ČSA waren bovendien al ontstaan voordat ČAH werd opgezet. Ze konden dus niet het resultaat zijn van een "arbitraire verdeling van kosten binnen de huidige ČSA-groep" en waren dan ook intrinsiek aan ČSA.
- (63) Wat betreft een mogelijke bijdrage van Letiště Praha aan de herstructurering van ČSA, stelde de Tsjechische Republiek dat de luchthaven op generlei wijze een bijdrage leverde aan de herstructurering van ČSA, en dat de Tsjechische Republiek, als enige aandeelhouder van Letiště Praha, ook in de toekomst geen dergelijke bijdrage voorzag. De transacties tussen ČSA en Letiště Praha zijn uitgevoerd onder de voorwaarden die Letiště Praha zijn zakenpartners standaard biedt. Huurprijzen en andere geldelijke vergoedingen waren gebaseerd op de toepasselijke prijslijsten.
- (64) Los van de noodzaak alle wettelijke voorschriften na te leven, zouden de bedrijven binnen ČAH flinke economische autonomie hebben in de zin dat het moederbedrijf, ČAH, zich niet zou bemoeien met het management van zijn dochterondernemingen. Daar alle interacties tussen de bedrijven binnen ČAH in overeenstemming met de wettelijke voorschriften op zakelijke basis zouden plaatsvinden, zoals hierboven aangegeven, argumenteerde de Tsjechische Republiek dat iedere overdracht van aan ČSA toegekende herstructureringssteun door een bedrijf binnen ČAH onmogelijk was.
- (65) Wat betreft de twijfel over het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn, heeft de Tsjechische Republiek gewijzigde winstprognoses gepresenteerd in de vorm van een aangepast basisscenario over de toekomst van ČSA. In het nieuwe basisscenario wordt uitgegaan van een langzamere groei ten gevolge van een herziene vraagontwikkeling en zijn de schattingen van de ontwikkeling van de oliepijzen conservatiever. Wat betreft het afstoten van onrendabele activiteiten, heeft de Tsjechische Republiek bevestigd dat alle dochterondernemingen, met uitzondering van of Czech Airlines Technics, winst hebben gemaakt, en dus zouden kunnen worden verkocht als goed functionerende, levensvatbare bedrijven. Czech Airlines Technics zou ook aan ČAH worden verkocht, voor een prijs overeenkomend met de waarde van haar activa, als getaxeerd door een onafhankelijke externe deskundige. Wat betreft de financiering van het na de herstructureringsperiode te leveren vliegtuig, was de Tsjechische Republiek van mening dat de onderneming, na de tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan en de verwachte komst van een private investeerder, in staat zou zijn private financiering te vinden voor de bestelde vliegtuigen.
- (66) Met betrekking tot de compenserende maatregelen, stelde de Tsjechische Republiek dat de verkoop van activa (waaronder begrepen de dochterondernemingen), de vermindering van BSK en de verkleining van de aanwezigheid van ČSA op de luchthaven van Praag een afdoende

compenserende maatregel vormde gezien het feit dat ČSA een regionale luchtvaartmaatschappij is, met een kleine vloot en een beperkt aantal bestemmingen. Zij had te maken met de concurrentie van grote en goedkope luchtvaartmaatschappijen en iedere verdere vorm van compensatie zou het vermogen van ČSA om op redelijke termijn weer levensvatbaar te worden in gevaar kunnen brengen. De Tsjechische Republiek stelde dat de vluchten op Toronto en New York JFK in november 2009 zijn stopgezet en dus in de aangemelde herstructureringsperiode.

(67) De Tsjechische Republiek verschaftte informatie over een onderhandse lening ten bedrage van [125–140] miljoen CZK van Komerční banka, die werd opgevoerd als eigen bijdrage van ČSA. De lening bestond uit een kredietfaciliteit op basis van een kaderovereenkomst. De kaderovereenkomst, die een kredietfaciliteit van [480–540] miljoen CZK beschikbaar maakte, was reeds op 31 maart 2009 gesloten en was aangepast in juni en december 2009.

(68) Met betrekking tot de eigen bijdrage van ČSA aan haar eigen herstructurering, legde de Tsjechische Republiek bewijzen voor van de verkoop van reeds afgestoten activa. Verder bevestigde de Tsjechische Republiek dat de aangemelde staatssteun in de vorm van een garantie ongebruikt zou blijven aangezien ČSA in staat was gebleken private financiering van het vliegtuig te verkrijgen in de vorm van een financiële lease van [...]. Het vliegtuig werd in mei 2011 aan ČSA geleverd.

4. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

(69) In het kader van de onderzoeksprocedure heeft de Commissie slechts één onderbouwde opmerking van een concurrent ⁽¹⁾ en één opmerking van een plaatselijke vereniging van burgers ontvangen ⁽²⁾. De concurrent is Travel Service a.s. van Icelandair Group hf (hierna "TS" genoemd), een bedrijf dat op de chartermarkt met ČSA concurreert. TS stelt dat de steun aan ČSA niet als verenigbaar kan worden opgevat, omdat niet wordt voldaan aan de voorwaarden van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun.

(70) Wat betreft het herstel van de levensvatbaarheid van ČSA op lange termijn, bekritiseert TS het herstructureringsplan, waarbij het stelt dat er geen duidelijk bedrijfsmodel ⁽³⁾ voor de maatschappij in staat en dat verschillende van de belangrijke aannamen waar het basisscenario op is gebaseerd veel te optimistisch zijn (brandstofprijzen, wisselkoersen, bezettingsgraad). TS heeft ook

kritiek op de compenserende maatregelen omdat het hier enkel zou gaan om de afstoting van activiteiten die toch al nodig was om de maatschappij te kunnen redden. TS voert tevens aan dat de verkoop van activa die wordt opgevoerd als eigen bijdrage al plaatsvond voordat het herstructureringsproces begon en dat de zo verkregen middelen ook alweer waren uitgegeven, en dat dit dus niet kan worden gezien als een werkelijke bijdrage aan de kosten van de herstructurering.

(71) Bovendien stelt TS dat de ontvangen staatssteun ČSA in de gelegenheid heeft gesteld haar activiteiten, en die van haar dochterondernemingen, uit te breiden. ČSA zou in staat zijn gesteld om i) haar charteractiviteiten uit te breiden, ondanks het feit dat ČSA hiermee zou stoppen omdat deze voorheen verlieslatend waren, en ii) haar vloot te vernieuwen, waarmee ČSA een concurrentievoordeel in de schoot geworpen gekregen heeft, dat in tijden van een financiële crisis zo goed als onbereikbaar is voor vergelijkbare concurrenten.

(72) TS is ervan overtuigd dat ČSA de ontvangen staatssteun heeft aangewend voor de uitbreiding van haar chartermaatschappij HCA, die vluchten aanbiedt voor prijzen die 20 % lager liggen dan wat gebruikelijk is op de markt ⁽⁴⁾. TS beweert ook dat ČSA het maatschappelijk kapitaal van HCA in mei 2010 heeft verhoogd met 162 miljoen CZK.

(73) Een verder voordeel dat ČSA zou zijn toebedeeld is de mogelijkheid de route Praag–Tel Aviv te vliegen. TS stelt dat deze mogelijkheid kennelijk exclusief voor ČSA door de Tsjechische Republiek is uitonderhandeld, waarbij wettelijke regels zijn omzeild en ČSA een concurrentievoordeel heeft gekregen.

(74) TS stelt tevens dat al voordat ČAH werd opgericht er de facto een bundeling van Letiště Praha en ČSA had plaatsgevonden omdat er een gezamenlijk management van de twee ondernemingen werd ingesteld. Volgens TS is het zelfs zo dat de chief executive officer (CEO) van ČSA is betaald door Letiště Praha en dat er sprake is van kruis-subsidiëring van aan ČSA geleverde IT-diensten.

(75) Verder heeft Letiště Praha activa (gebouwen en grond) van de luchtvaartmaatschappij gekocht die het helemaal niet nodig zou hebben gehad, om ze vervolgens meteen weer aan ČSA terug te leasen. Deze speciale relatie van Letiště Praha met ČSA heeft geresulteerd in een voorkeursbehandeling voor de laatste, bijvoorbeeld in de vorm van lagere prijzen voor luchthavendiensten en toegang tot commercieel gevoelige informatie. TS stelt verder dat de oprichting van ČAH een negatief effect op de mededinging heeft, vanwege de verticale integratie van de luchthaven en zijn grootste gebruiker. Volgens TS is ČAH vooral opgericht om ČSA staatssteun te kunnen geven door de overname van haar dochterondernemingen door ČAH.

⁽¹⁾ De oorspronkelijke opmerking is later aangevuld met twee extra stukken en een klacht.

⁽²⁾ De vereniging "Pro Hanspaulku" stelt dat de aan Czech Airlines toegekende steun ertoe dient de maatschappij kunstmatig in stand te houden als gebruiker van de luchthaven van Praag, dat een extra start- en landingsbaan wil aanleggen. De burgervereniging maakt zich met name zorgen om de gevolgen die dit project zal hebben voor het milieu en om de maatschappelijke gevolgen ervan.

⁽³⁾ TS stelt met name dat ČSA verkeerde zakelijke beslissingen neemt, waaronder het openen van verlieslatende routes zoals de nieuwe route Praag–Abu Dhabi in september 2011.

⁽⁴⁾ Zie voor een beoordeling overwegingen (172)–(175).

5. REACTIE VAN DE TSECHISCHE REPUBLIEK OP DE OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

- (76) De Tsjechische Republiek is uitgebreid ingegaan op alle argumenten die door belanghebbenden in hun opmerkingen zijn aangevoerd. Wat betreft het herstel van de levensvatbaarheid op de lange termijn, benadrukte de Tsjechische Republiek het herstructureringsplan te hebben bijgewerkt⁽¹⁾ en te hebben gereageerd op een aantal opmerkingen in de vorm van de bijgewerkte aannamen. Verder merkte zij op dat het bedrag aan staatssteun inmiddels aanzienlijk was afgenomen vanwege het opgegeven project voor de aankoop van een vliegtuig met staatswaarborgen.
- (77) Wat betreft het mogelijke gebruik van staatssteun voor concurrentieverstorend gedrag van de charterdivisie van ČSA, merkte de Tsjechische Republiek op dat de charteractiviteiten op het moment dat de staatssteun werd toegekend al op zichzelf stond en onafhankelijk was van het geregelde vervoer. ČSA heeft nooit enige geldelijke bijdrage geleverd aan het maatschappelijk kapitaal van HCA⁽²⁾. Het maatschappelijk kapitaal van HCA is verhoogd door middel van een bijdrage in natura vanuit een gedeelte van ČSA dat zich bezighield met chartervervoer. Dit gedeelte van het bedrijf is door een onafhankelijk deskundige doorgelicht.
- (78) Wat betreft het vermeende voordeel dat ČSA verkreeg voor het exploiteren van de Tel Aviv-route, lichtte de Tsjechische Republiek toe dat, hoewel TS (in een open aanbestedingsprocedure; met ingang van het winterseizoen 2011/2012) inderdaad, overeenkomstig het toepasselijk recht⁽³⁾, werd uitverkoren als de enige luchtvaartmaatschappij die gedurende tien jaar de overeengekomen diensten mocht leveren op de route Praag–Tel Aviv, TS geen enkele garantie heeft gekregen dat geen andere luchtvaartmaatschappij gedurende die periode toestemming zou krijgen ook die route te vliegen. De Tsjechische autoriteiten legden uit dat het algemeen beleid van het ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek was om bestaande beperkingen niet te handhaven, maar juist de mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen op het gebied van markttoegang te verruimen, om zo de markten voor luchtvervoerdiensten te liberaliseren.
- (79) Wat betreft de nieuwe route Praag–Abu Dhabi, lichtte de Tsjechische Republiek toe dat deze niet werd

geëxploiteerd door alleen ČSA, maar als codesharing-vlucht⁽⁴⁾ samen met Etihad Airways. De route was vooral gericht op transferpassagiers die, aansluitend vanuit Abu Dhabi, konden overstappen op veel verschillende langeafstandsvluchten van Etihad Airways. Deze samenwerking verbeterde het aanbod van ČSA en droeg zo tegen zeer geringe meerkosten bij aan het herstel van haar levensvatbaarheid op lange termijn.

- (80) De sale-and-lease-back van het kantoorgebouw APC was volgens de Tsjechische Republiek in overeenstemming met de gangbare praktijk en bedoeld om de verkoper te voorzien van liquide middelen, waarbij de koper een stabiele bron van toekomstige huurinkomsten verwierf. Bovendien was de aangekochte grond van strategisch belang met het oog op de aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan op de luchthaven van Praag. Dit is de reden waarom Letiště Praha geïnteresseerd was in de aankoop van het perceel. Ook kan, volgens de wet betreffende het eigendom van de luchthaven Prague-Ruzyně⁽⁵⁾, de luchthaven van Praag, met inbegrip van aanliggende en bijbehorende grond, alleen in eigendom zijn van de Tsjechische Republiek of een in de Tsjechische Republiek gevestigde juridische entiteit die volledig eigendom is van de staat. Deze vereiste beperkte het aantal mogelijke kopers tot ondernemingen die geheel in eigendom van de staat waren. De exploitant van de luchthaven van Praag was zo'n entiteit en had bovendien een strategisch belang in de verwerving van de grond.
- (81) De Tsjechische Republiek heeft herhaaldelijk gesteld dat de commerciële betrekkingen tussen ČSA en Letiště Praha altijd in overeenstemming met de nationale en communautaire wetgeving zijn geweest (zie overwegingen 61-64). Wat betreft ČAH lichtte de Tsjechische Republiek toe dat er bij ČAH, krachtens besluit nr. 848 van 24 november 2010, geen sprake was van een permanente verticale integratie van infrastructuur en luchtvaartmaatschappijen, maar enkel van een fusie (tussen ČSA en Letiště Praha) van beperkte duur en voor beperkte doeleinden, met als bedoeling ČSA en haar dochterondernemingen zo goed mogelijk te verkopen.
- (82) Ten slotte merkte de Tsjechische Republiek in reactie op de opmerkingen van de burgervereniging "Pro Hanspaulku" op dat de vereniging niet had aangetoond een rechtmatig belang te hebben en dat een dergelijk belang ook niet kon worden afgeleid uit het ingediende bezwaar, dat betrekking had op de aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan op de luchthaven van Praag die vooral zou worden gebruikt door het geherstructureerde ČSA. De Tsjechische Republiek antwoordde hierop dat de aanwezigheid van ČSA op de luchthaven van Praag volgens het herstructureringsplan in feite juist wordt verminderd en dat de opmerkingen van de burgervereniging dus ongegrond zijn.
- (4) Codesharing is een gebruikelijke samenwerkingsvorm tussen luchtvaartmaatschappijen waarbij een vlucht die door een bepaalde maatschappij wordt uitgevoerd ook door andere maatschappijen wordt aangeboden, zodat zij een beter vluchtaanbod hebben. Door deze vorm van samenwerking hebben luchtvaartmaatschappijen een uitgebreider netwerk van bestemmingen.
- (5) Wet nr. 69/2010 betreffende het eigendom van de luchthaven Prague-Ruzyně.

(1) Na de inleiding van de formele onderzoeksprocedure heeft de Tsjechische Republiek twee bijgewerkte versies van het herstructureringsplan (gedateerd op 15 september 2011 en 3 januari 2012) aan de Commissie doen toekomen.

(2) Vóór de herstructurering deed HCA niet meer dan het bieden van reisbureaudiensten, en in de eerste versie van het herstructureringsplan was ČSA nog van plan HCA helemaal op te heffen. In het herziene herstructureringsplan werd het HCA-reisbureau echter gespaard en werd de charterdivisie van ČSA eraan toegevoegd.

(3) Wet nr. 49/1997 inzake de burgerluchtvaart tot wijziging van Wet nr. 455/1991 inzake handelsvergunningen (de handelsvergunningwet), als gewijzigd, en de Overeenkomst voor luchtvervoer tussen de regering van de Tsjechische en Slowaakse Federale Republiek en de regering van de Staat Israël, ondertekend in Jeruzalem op 24 april 1991.

6. BEOORDELING VAN DE STEUN

6.1 DE VRAAG OF ER SPRAKE IS VAN STAATSSTEUN

- (83) Volgens artikel 107, lid 1, VWEU "zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt".
- (84) Het begrip staatssteun omvat ieder voordeel dat direct of indirect uit overheidsmiddelen wordt gefinancierd en dat wordt verleend door de staat zelf of door instellingen die werken op grond van een overheidsmandaat ⁽¹⁾.
- (85) Tegen deze achtergrond moet de aangemelde kapitaalinjectie in de vorm van de debt-for-equity-swap van de Osinek-lening als staatssteun worden aangemerkt. De kapitaalinjectie wordt gefinancierd met staatsmiddelen en levert ČSA een selectief voordeel op, aangezien haar financiële situatie hierdoor wordt verbeterd.
- (86) Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie, wordt steun aan een onderneming geacht het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig te beïnvloeden wanneer die onderneming opereert op een markt op het niveau van de Unie ⁽²⁾. Het enkele feit dat de concurrentiepositie ten opzichte van concurrerende ondernemingen van een onderneming wordt versterkt wanneer zij een economisch voordeel krijgt dat zij bij een normale gang van zaken niet zou hebben gekregen, wijst op een mogelijke verstoring van de mededinging ⁽³⁾. Steun van een lidstaat aan een onderneming kan de binnenlandse activiteiten op peil houden of vergroten, met als resultaat dat in andere lidstaten gevestigde ondernemingen minder kans maken op de markt van de betreffende lidstaat door te dringen. ⁽⁴⁾
- (87) De onderhavige maatregel beïnvloedt het handelsverkeer tussen de lidstaten en de mededinging daar ČSA concurreert met andere luchtvaartmaatschappijen in de Europese Unie, vooral sinds de inwerkingtreding van de derde fase van de liberalisering van het luchtvervoer ("derde pakket") op 1 januari 1993. Door de maatregel in kwestie kan ČSA blijven bestaan en heeft zij niet te maken met de consequenties die normaal gesproken het gevolg zijn van slechte financiële resultaten en derhalve is er sprake van verstoring van de mededinging.
- (88) De aangemelde kapitaalinjectie in de vorm van de debt-for-equity-swap dient derhalve als staatssteun te worden

aangemerkt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Deze conclusie wordt door de Tsjechische autoriteiten niet betwist.

6.2 RECHTMATIGHEID VAN DE STEUN

- (89) Artikel 108, lid 3, VWEU bepaalt dat een lidstaat een steunmaatregel niet tot uitvoering kan brengen voordat de Commissie de beslissing heeft genomen de maatregel goed te keuren. De Commissie merkt op dat de Tsjechische autoriteiten de steunmaatregel, d.w.z. de debt-for-equity-swap van de Osinek-lening, op 30 juni 2010 hebben uitgevoerd. De Commissie betreurt dat de Tsjechische Republiek de verplichte wachttijd ("standstill"-verplichting) niet heeft gerespecteerd en daarmee haar verplichting krachtens artikel 108, lid 3, VWEU heeft geschonden.

6.3 VERENIGBAARHEID VAN DE STEUN MET DE INTERNE MARKT OP GROND VAN DE RICHTSNOEREN REDDINGS- EN HERSTRUCTURERINGSSTEUN

- (90) In artikel 107, lid 3, onder c), VWEU is bepaald dat steun als verenigbaar met de interne markt kan worden beschouwd indien de steunmaatregel bedoeld is om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.
- (91) De Commissie is van mening dat de onderhavige maatregel herstructureringssteun vormt die beoordeeld moet worden op grond van de criteria als neergelegd in de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun, ten einde vast te kunnen stellen of de maatregel als verenigbaar met de interne markt aangemerkt kan worden in de zin van artikel 107, lid 3, VWEU.

6.3.1 Kwalificatie

- (92) Met betrekking tot de kwalificatie is in punt 33 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun bepaald dat de betreffende onderneming een onderneming in moeilijkheden moet zijn in de zin van de punten 9 tot en met 13 van die richtsnoeren.

Onderneming in moeilijkheden

- (93) Op grond van punt 9 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun gaat de Commissie ervan uit dat een onderneming in moeilijkheden verkeert wanneer zij niet in staat is – noch met haar eigen middelen noch met middelen die haar eigenaren/aandeelhouders of haar schuldeisers bereid zijn in te brengen – de verliezen te stelpen die, zonder externe steun van de overheid, op korte of middellange termijn vrijwel zeker tot het faillissement van de onderneming zouden leiden.
- (94) In punt 10, onder a), van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun wordt vervolgens toegelicht dat een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid in moeilijkheden verkeert wanneer meer dan de helft van het maatschappelijk kapitaal is verdwenen en meer dan een kwart van dit kapitaal tijdens de afgelopen twaalf maanden is verloren gegaan.

⁽¹⁾ Zie het arrest van 16 mei 2002, zaak C-482/99, *Frankrijk / Commissie ("Stardust Marine")*, Jurispr. blz. I-4397.

⁽²⁾ Zie met name het arrest van 13 juli 1988, zaak 102/87, *Frankrijk / Commissie*, Jurispr. 4067.

⁽³⁾ Arrest van 17 september 1980, zaak 730/79, *Philip Morris Holland BV / Commissie*, Jurispr. 2671.

⁽⁴⁾ Zie met name het arrest van 15 december 2005, zaak C-66/02, *Italië / Commissie*, Jurispr. blz. I-10968, punt 117 en het arrest van 15 juni 2006, gevoegde zaken C-393/04 en C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, Jurispr. blz. I-5332, punt 35.

- (95) De Tsjechische autoriteiten beweren dat ČSA, een vennootschap op aandelen naar Tsjechisch recht en daarmee een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid in de zin van punt 10, onder a) van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun, in augustus 2009 in ernstige moeilijkheden kwam, toen de financiële crisis zelfs het hoogseizoen (de zomer) zwaar trof. De kasstroom uit bedrijfsuitoefening liep toen terug naar [-2,4--2,1] miljard CZK, hetgeen een catastrofaal effect had op de vermogenspositie van de maatschappij.
- (96) In augustus 2009 voldeed ČSA dan ook aan de voorwaarden van punt 10, onder a), van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun. Het totale maatschappelijk kapitaal van ČSA bedroeg 2 735 miljoen CZK. Volgens de Tsjechische boekhoudnormen was het eigen vermogen van ČSA in augustus 2009 negatief ([-1 000-(-900)] miljoen CZK aan het eind van juli 2009) en was meer dan een kwart van het maatschappelijk kapitaal verloren gegaan in de 12 maanden vanaf juli 2008, toen het eigen vermogen nog [900-1 000] miljoen CZK bedroeg. In augustus 2009 begon ČSA daarom met haar herstructurering. De maatschappij was derhalve op het moment dat in juni 2010 herstructureringssteun werd toegekend, inderdaad een onderneming in moeilijkheden in de zin van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun.
Pas opgerichte onderneming
- (97) In punt 12 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun is bepaald dat een pas opgerichte onderneming niet voor reddings- of herstructureringssteun in aanmerking komt, zelfs niet wanneer haar aanvankelijke financiële positie onzeker is. Een onderneming wordt in beginsel als een pas opgerichte onderneming beschouwd gedurende de eerste drie jaar na de aanvang van de activiteiten in de betrokken sector.
- (98) ČSA is in 1923 opgericht en kan dus niet als een pas opgerichte onderneming worden beschouwd.
Concern
- (99) In punt 13 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun wordt opgemerkt dat een onderneming die deel uitmaakt van of die wordt overgenomen door een concern, in beginsel niet voor reddings- en herstructureringssteun in aanmerking komt, behalve wanneer kan worden aangetoond dat de moeilijkheden van de onderneming een specifiek karakter hebben en niet het gevolg zijn van een arbitraire kostenallocatie binnen het concern, en dat deze moeilijkheden van de onderneming te groot zijn om door het concern zelf te kunnen worden opgelost. Wanneer een onderneming in moeilijkheden een dochteronderneming opricht, wordt de dochteronderneming samen met de onderneming in moeilijkheden onder wier zeggenschap zij staat, beschouwd als een concern en kan dit steun ontvangen onder de in punt 13 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun vastgestelde voorwaarden.
- (100) Op het moment dat de herstructureringssteun in 2010 werd toegekend, vormde ČSA een concern met een aantal ondernemingen die actief zijn op het gebied van luchtvervoer⁽¹⁾. Uit de jaarrekeningen van het concern

blijkt dat de luchtvaartmaatschappij weliswaar deel uitmaakt van een grotere groep bedrijven, maar dat ČSA zelf verantwoordelijk is voor 94 % van de omzet van het concern. Dat betekent dat andere onderdelen van het concern niet in staat zijn om de herstructurering van de luchtvaartmaatschappij te financieren. Daarnaast blijkt uit de jaarrekeningen dat de verliezen een specifiek ČSA-karakter hebben en dus niet aan een ander deel van het concern toegerekend kunnen worden.

- (101) De Commissie is derhalve van mening dat de moeilijkheden van ČSA geen gevolg zijn van een arbitraire kostenallocatie binnen het concern, maar voornamelijk veroorzaakt worden door de geringe inkomsten uit de kernactiviteiten. De moeilijkheden zijn te groot om door het concern zelf opgelost te worden, met name omdat de positieve bijdrage van de winstgevende dochterondernemingen veel te klein is om de verliezen voortvloeiende uit de kernactiviteiten van ČSA te compenseren.
- (102) De Commissie merkt op dat de oprichting van ČAH (eind 2011/begin 2012), dat in beginsel een concern vormt volgens punt 13 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun, heeft plaatsgevonden na de toekenning van de herstructureringssteun en derhalve gezien kan worden als onderdeel van de herstructurering dat geen gevolgen heeft voor de kwalificatie voor herstructureringssteun. Bovendien merkt de Commissie op dat elke zakelijke samenwerking tussen de ondernemingen die deel uitmaken van ČAH op een zakelijke basis plaatsvindt in overeenstemming met de relevante bepalingen in de Tsjechische wet⁽²⁾. De overige leden van het concern kunnen derhalve geen bijdrage leveren aan het herstructureringsproces van ČSA.
- 6.3.2. Het herstel van de levensvatbaarheid op de lange termijn**
- (103) Op grond van punt 35 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun moet een herstructureringsplan, dat overigens een zo kort mogelijke looptijd moet hebben, binnen een redelijk tijdsbestek de levensvatbaarheid van een onderneming op lange termijn herstellen en gebaseerd zijn op realistische aannamen betreffende de toekomstige bedrijfsomstandigheden.
- (104) Overeenkomstig punt 36 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun moeten in het plan de omstandigheden worden geschetst waardoor de onderneming in moeilijkheden kwam, waarbij rekening moet worden gehouden met de huidige situatie en de toekomstige marktperspectieven voor het meest gunstige, het minst gunstige en het basisscenario.
- (105) Het herstructureringsplan moet zorgen voor een omslag waardoor de onderneming, nadat de herstructurering voltooid is, in staat is al haar kosten te dekken, met inbegrip van afschrijvingen en financiële lasten. Het verwachte rendement op het eigen vermogen dient voldoende te zijn om de geherstructureerde onderneming in staat te stellen op eigen kracht op de markt te concurreren (punt 37 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).

⁽¹⁾ Het betrof: Amadeus Marketing ČSA s.r.o. (65 % eigendom), ČSA Services s.r.o. (100 % eigendom), Holidays Czech Airlines a.s. (100 % eigendom), Slovak Air Service s.r.o. (100 % eigendom), Czech Airlines Handling s.r.o. en Czech Airlines Technics a.s. (100 % eigendom).

⁽²⁾ Artikelen 66a en 196a van wet nr. 513/1991 (handelswetboek) en afdeling 23 (7) van wet nr. 586/1992 (wet inzake inkomstenbelasting).

- (106) De Commissie merkt op dat het herstructureringsplan, zoals omschreven in paragraaf 2.3 hierboven, ingaat op de omstandigheden waardoor de onderneming in moeilijkheden kwam. Er wordt ingegaan op bestaande en toekomstige perspectieven op de belangrijkste markt van ČSA, te weten geregeld passagiersvervoer, en er worden scenario's gepresenteerd op basis van het basisscenario, het meest gunstige en het minst gunstige scenario, alsmede de sterke en zwakke punten van ČSA. De Commissie merkt dus op dat het herstructureringsplan alle formele aspecten omvat die zijn vereist krachtens punt 36 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun.
- (107) In het onderhavige herstructureringsplan wordt ervan uitgegaan dat de levensvatbaarheid op de lange termijn in juni 2014 zal zijn hersteld. De herziene herstructureringsperiode van vijf jaar is relatief lang. Volgens het basisscenario zal ČSA echter al in 2013 winst maken. Bovendien zijn de meeste herstructureringsmaatregelen al ten uitvoer gelegd, met inbegrip van de inkrimping van de onderneming en het genereren van de eigen bijdrage. De Tsjechische autoriteiten hebben duidelijk gemaakt dat de keuze om de strategie in het herstructureringsplan over een periode van vijf jaar uit te spreiden, gemaakt is na een zorgvuldige evaluatie van de kortst mogelijke periode om de levensvatbaarheid van de onderneming op lange termijn te herstellen, waarbij rekening is gehouden met eventuele toekomstige bedrijfsomstandigheden. De Commissie merkt bovendien op dat de huidige economische omstandigheden het met name binnen het luchtvervoer noodzakelijk maken om de operationele en serviceprestaties te stabiliseren teneinde de levensvatbaarheid op lange termijn te waarborgen als een solide basis voor toekomstige groei, zodat er niet slechts sprake is van een korte tijdelijke omslag. Een dergelijke ontwikkeling neemt per definitie een aantal jaren in beslag. De Commissie merkt bovendien op dat zij in eerdere staatssteunzaken akkoord is gegaan met een herstructureringsperiode van vijf jaar of langer.⁽¹⁾ Alles overziend acht de Commissie de herstructureringsperiode van vijf jaar in het onderhavige geval aanvaardbaar.
- (108) Om de noodzakelijke omslag voor ČSA te bewerkstelligen, is in het herstructureringsplan in een significante kostenbesparing voorzien (met name via een vermindering van de vliegcapaciteit en van personeel en door een inkrimping van de vloot van de onderneming en het geëxploiteerde netwerk) alsmede in een aantal initiatieven om meer inkomsten te genereren.
- (109) De Commissie merkt op dat ČSA het aantal piloten en cabinepersoneelsleden aanzienlijk heeft teruggebracht – meer dan 1 000 banen zijn geschrapt. De kostenbesparingsinitiatieven zullen eind 2012 naar verwachting netto-inkomsten van [390–425] miljoen CZK genereren. De kosten van de omzet per passagier waren in 2010 al teruggebracht met [15,5–17]%.

(¹) Zie de besluiten van de Commissie in de zaken *Austrian Airlines* (C 6/09), PB L 59 van 9.3.2010, blz. 1, overweging 296 (herstructureringsperiode van zes jaar), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, overweging 217 (herstructureringsperiode van vijf jaar) en *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, overweging 93 (herstructureringsperiode van vijf jaar).
- (110) De Commissie merkt bovendien op dat de inkrimping van de vloot (met 30 %) en het netwerk (met [18–20]%) naar verwachting zal leiden tot een inkomstenstijging per BSK van [3,9–4,3]%. Hierdoor moet de bezettingsgraad in het basisscenario verbeteren tot [66–73]%. De vernieuwing van de vloot en de vervanging van Boeings door Airbusen leidt tot lagere operationele en onderhoudskosten, wat de bedrijfsvoering van de vloot efficiënter zal maken. De inkrimping van het netwerk en de vloot zal naar verwachting eind 2012 een netto-opbrengst van [195–215] miljoen CZK genereren.
- (111) De Commissie merkt ook op dat ČSA een nieuw systeem voor het beheer van de inkomsten heeft geïntroduceerd om de inkomsten per BSK in 2011 te verhogen met [3–3,5]%. Samen met de inkomsten uit de verkoop van gerelateerde eigen producten en producten van derden moet het inkomstenbeheer eind 2012 leiden tot een winststijging van [500–560] miljoen CZK.
- (112) De Commissie denkt op basis van haar kennis van de sector in andere herstructureringen van luchtvaartmaatschappijen dat ČSA via deze initiatieven haar kosten kan reduceren en extra inkomsten kan genereren om uiterlijk in juni 2014 levensvatbaarheid voor de lange termijn te bereiken.
- (113) De voorspelde resultaten zijn gebaseerd op realistische aannamen, met name groeipercentages, inflatie, brandstofprijzen en wisselkoersen USD/CZK. In haar opmerkingen bij het besluit tot inleiding van de procedure ging de Tsjechische Republiek in op de twijfels van de Commissie ten aanzien van de onderliggende aannamen door aanvullende uitleg te verschaffen, met name:
- Naast de verlenging van de oorspronkelijke herstructureringsperiode heeft de Tsjechische Republiek haar voorspellingen voor een terugkeer van de levensvatbaarheid herzien op basis van een gewijzigd basisscenario en niet op basis van het meest gunstige scenario, zoals aanvankelijk was voorzien. ČSA streeft nu naar een ROCE van [1,7–1,85]% in 2014 in plaats van [3–3,5]% in de originele versie van het herstructureringsplan.
 - ČSA heeft de levering van zeven vliegtuigen in 2013 en 2014 uitgesteld tot 2014, 2015 en 2016. De onderneming bevestigt dat zij alle vliegtuigen zal aankopen middels commerciële financiering, zonder enige vorm van staatssteun.
 - de Tsjechische Republiek heeft bevestigd dat ČSA alle verliesgevendende activiteiten afstoot.
- (114) De Commissie merkt met instemming op dat na het besluit tot inleiding van de procedure de onderliggende aannamen zijn aangepast, waaronder de verwachting dat de vraag tussen 2010 en 2013 minder hard stijgt en de brandstofkosten stijgen. De financiële prognoses zijn naar aanleiding van de herziening en aanpassing van een

aantal essentiële aannamen aangepast; er wordt nu uitgegaan van een daling van de voorspelde winst voor 2013 van [123–135] miljoen CZK naar [68–75] miljoen CZK. De aangepaste aannamen geven nu een realistischer en correcter beeld van de toekomstige ontwikkeling van ČSA.

- (115) Voorts heeft ČSA een scenarioanalyse opgesteld met daarin, naast bovengenoemde meest realistische aannamen (het basisscenario), een optimistisch en een pessimistisch scenario met aangepaste aannamen voor essentiële factoren.
- (116) In het basisscenario verwacht ČSA vanaf 2013 een positieve operationele marge te bereiken. Zelfs in het minst gunstige scenario zou ČSA in 2014 winstgevend zijn.
- (117) Het ROCE van de onderneming moet in 2015 echter zijn teruggebracht naar een laag peil (rond [1,9–2,2]%). Dit is een vrij laag rendement, maar het wordt realistisch geacht gezien het feit dat de peer group van ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) in de jaren 2003–2009 een ROCE tussen [–1,2–1]–[5,4–6,3]% behaalde. Binnen deze peer group realiseerden alleen Lufthansa ([5,3–6]%), British Airways ([4,9–5,7]%) en AF-KLM ([2–2,3]%) een positief ROCE. Prijsvechters behaalden daarentegen een ROCE van [5,5–6,5]–[15,5–17]% in de periode 2004–2007 ⁽¹⁾.
- (118) Het ROCE waar ČSA naar streeft blijft dus onder dat van de hierboven genoemde meest efficiënte prijsvechters of grote luchtvaartmaatschappijen, die profiteren van schaalvoordelen. ČSA met haar geherstructureerde vloot (20–23 vliegtuigen) blijft een kleine regionale speler, wier langetermijnontwikkeling het beste kan worden gewaarborgd door het aantrekken van een particuliere investeerder.
- (119) Gezien het feit dat de Tsjechische Republiek als eigenaar van de onderneming op de hoogte is van de situatie en voorstander is van een snelle privatisering, lijkt dit bescheiden herstel van de levensvatbaarheid acceptabel. Bovendien is het feit dat ČSA een particulier gefinancierde lease voor het nieuwe vliegtuig heeft weten te verkrijgen in plaats van een door de staat gefinancierd bankkrediet, zoals aanvankelijk was voorzien, een teken dat de markten geloven dat de levensvatbaarheid van de onderneming hersteld kan worden.
- (120) Daarnaast merkt de Commissie met instemming op dat ČSA tot nu toe aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt in haar herstructureringsproces en dat de tenuitvoerlegging van de voorziene initiatieven in 2011 al positieve gevolgen heeft gehad voor ČSA: op jaarbasis zijn [15,5–17]% van de vluchten opgeheven, terwijl de inkomsten uit vervoer per jaar slechts met [8–9]% daalden. In het eerste kwartaal van 2012 groeide het volume aan passagiers op rechtstreekse vluchten met [7,9–8,4]%, wat vervolgens een positief effect had op de inkomsten per beschikbare stoelkilometer, die met [12,5–14]% toenamen. Bovendien

wist ČSA in 2011 haar cateringkosten met [115–130] miljoen CZK en de eenheidskosten per passagier met [14,5–16]% terug te brengen. Dankzij de tenuitvoerlegging van kostenbesparende maatregelen daalden de kosten voor gebruik van het Global Distribution System in 2010 met [68–75] miljoen CZK en in 2011 met [89–96] miljoen CZK op jaarbasis.

- (121) ČSA heeft de voorziene inkrimping van het personeelsbestand en de verkoop van activa al ten uitvoer gelegd, en haar nevendiensten verzelfstandigd in dochterondernemingen die vervolgens zijn verkocht aan ČAH.
- (122) Gezien de doorgevoerde ingrijpende herstructureringsmaatregelen en de tot nog toe geboekte vooruitgang is de Commissie van mening dat het aangepaste herstructureringsplan binnen een redelijk tijdsbestek zal zorgen voor herstel van de levensvatbaarheid van ČSA op de lange termijn.

6.3.3. Voorkoming van ongerechtvaardigde verval-sing van de mededinging (compenserende maatregelen)

- (123) Ten tweede dienen er volgens punt 38 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun compenserende maatregelen te worden genomen om te garanderen dat de ongunstige effecten op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, zo beperkt mogelijk blijven. Bij deze maatregelen kan het onder meer gaan om de afstoting van activa, inkrimping van capaciteit of van de aanwezigheid op de markt, en verlaging van de toegangs-drempels op de betrokken markten (punt 39 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).
- (124) Hierbij zal de sluiting van verliesgevende activiteiten die in ieder geval nodig is om de levensvatbaarheid te herstellen, bij de beoordeling van de compenserende maatregelen niet als inkrimping van capaciteit of aanwezigheid op de markt worden beschouwd (punt 40 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).
- (125) ČSA stelt de volgende compenserende maatregelen voor:
 - capaciteitsvermindering;
 - opgave van landingsslots op gecoördineerde Europese luchthavens, met inbegrip van de verkoop van slots op Londen-Heathrow;
 - verkoop van activa.
- (126) In haar besluit tot inleiding van de procedure uitte de Commissie twijfel over bepaalde compenserende maatregelen van ČSA in de zin dat deze uitsluitend bedoeld lijken om de levensvatbaarheid te herstellen. De Tsjechische Republiek heeft dit punt toegelicht en de relevantie van bovengenoemde maatregelen gemotiveerd.

⁽¹⁾ Marktstudie, uitgevoerd door de Boston Consulting Group.

Capaciteitsvermindering

- (127) ČSA is voornemens haar vloot met 50 % te reduceren, wat gevolgen zal hebben voor het routenetwerk. De totale capaciteit van de onderneming was in 2009 [8–9] miljard BSK. Aan het einde van het herstructureringsproces wil ČSA [6,2–7] miljard BSK aanbieden, d.w.z. het netwerk wordt ingekrompen met [2–2,2] miljard BSK (dat wil zeggen [20–25]%).
- (128) ČSA erkent ook dat andere maatregelen louter moeten worden gezien als maatregelen tot herstel van de levensvatbaarheid, bijvoorbeeld het besluit om de routes naar New York en Toronto op te heffen. Dit besluit werd in juli 2009 door de raad van bestuur van ČSA genomen (d.w.z. vóór aanvang van de herstructureringsperiode). De vluchten werden met ingang van november 2009 geschrapt. Het feit dat ČSA dit besluit om de routes te schrappen genomen had vóór aanvang van de herstructureringsperiode geeft echter aan dat deze zakelijke beslissing genomen is om de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij te vergroten, en niet om verstoringen van de staatssteun op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt te minimaliseren.
- (129) In haar gewijzigde herstructureringsplan stelt ČSA voor om als compenserende maatregel zes winstgevend routes te schrappen⁽¹⁾ en de BSK-capaciteit van nog eens tien winstgevend routes te verlagen⁽²⁾. De schrapping en voorgestelde capaciteitsvermindering leidt tot een vermindering van de aangeboden capaciteit van [900–1 000] miljoen BSK, wat overeenkomt met een capaciteitsvermindering van [10–11]%⁽³⁾ aan lijnvluchten ten opzichte van 2009. ČSA heeft bevestigd dat zij de verminderde capaciteit tot het einde van de herstructureringsperiode zal handhaven als compenserende maatregel.
- (130) Routes worden als rendabel beschouwd wanneer zij in 2009 een positieve C1-dekkingsbijdrage hadden. In de C1-bijdrage wordt rekening gehouden met de vlucht-, passagiers- en distributiekosten (d.w.z. variabele kosten) die aan elke afzonderlijke route kunnen worden toegerekend. Ze wordt berekend als (routeopbrengst-variabele routekosten)/routeopbrengst. Alle routes met een positieve C1-bijdrage genereren dus voldoende inkomsten om de variabele kosten van een route te dekken én een bijdrage te leveren aan de vaste kosten van de onderneming.
- (131) De Commissie beschouwt de C1-dekkingsbijdrage als het meest geschikte cijfer, omdat daarin alle kosten zijn verwerkt die rechtstreeks verbonden zijn aan de betreffende route. De Commissie merkt op dat een dergelijke bijdrage in een vergelijkbaar geval is geaccepteerd⁽⁴⁾.
- (132) Wat betreft het argument van de derde partij (TS) dat ČSA nieuwe onrendabele routes zoals de Praag-Abu

Dhabi-route zou hebben geopend, merkt de Commissie op dat deze route volgens de Tsjechische autoriteiten een codesharingvlucht is waarop samen met Etihad Airways wordt gevlogen. Hoewel ČSA mogelijk op nieuwe bestemmingen gaat vliegen, is zij nog steeds voornemens haar totale netwerk in elk geval met [20–25]% (in BSK) in te krimpen en dit kleinere netwerk tot het einde van de herstructureringsperiode te handhaven. Daarnaast heeft ČSA aangeboden haar capaciteit op 16 rendabele routes te schrappen of te verminderen om haar concurrenten te compenseren.

Opgave van landingsslots op gecoördineerde Europese luchthavens

- (133) De Commissie merkt op dat een aantal ČSA-slots op gecoördineerde luchthavens⁽⁵⁾ als gevolg van de wijzigingen in het netwerk zal worden opgegeven. Als afstand wordt gedaan van deze landingsslots, kunnen andere, concurrerende luchtvaartmaatschappijen hun capaciteit op die gecoördineerde luchthavens verhogen (ongeacht welke specifieke routes worden geschrapt), hetgeen een verlaging van de toegangsdrempels op de markt betekent ten gunste van de concurrenten van ČSA.

Verkoop van activa

- (134) Bovendien meent ČSA dat de verkoop van haar niet-verlieslijdende activa zoals de verkoop van slots op London-Heathrow (zie overweging 47) en van 15 vliegtuigen (zie overweging 48), de afstoting van haar tax-freebedrijf (zie overweging 46) en de verkoop van dochterondernemingen aan ČAH (zie overweging 53) ook moet worden gezien als compenserende maatregel. Echter, gezien het feit dat de compenserende maatregelen met name in de markt moeten plaatsvinden waar de onderneming na de herstructurering een aanzienlijke marktpositie heeft, zijn alleen de maatregelen met betrekking tot de markt voor luchtvervoer van personen relevant.
- (135) Naast de capaciteitsvermindering van [10–11]% op rendabele routes en de opgave van slots op gecoördineerde luchthavens kan dus alleen de verkoop van slots op London-Heathrow en van 15 vliegtuigen worden meegerekend als toepasselijke compenserende maatregel; de afstoting van het tax-freebedrijf en de verkoop van dochterondernemingen van ČSA aan ČAH blijven buiten beschouwing omdat deze twee zaken geen gevolgen hebben voor de positie van ČSA op haar kernmarkt.

Passendheid van de voorgestelde compenserende maatregelen

- (136) Wanneer de Commissie nagaat of de compenserende maatregelen passend zijn, houdt zij rekening met de marktstructuur en de mededingingsvoorwaarden om ervoor te zorgen dat een dergelijke maatregel niet resulteert in een aantasting van de marktstructuur (punt 39 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).

⁽¹⁾ [...].

⁽²⁾ [...].

⁽³⁾ De nettovermindering zonder de schrapping van onrendabele routes, die nodig is om de levensvatbaarheid te herstellen, ook met het oog op de voorziene capaciteitsuitbreiding tussen boekjaar 2010 en boekjaar 2013.

⁽⁴⁾ Zie het besluit van de Commissie in de zaak-Air Malta (SA.33015), C(2012) 4198 final, overweging 111.

⁽⁵⁾ Deze slots bevinden zich voor het merendeel op gecoördineerde luchthavens (luchthavens waar de slots worden toegekend door een coördinator overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1)).

- (137) De maatregelen moeten in verhouding staan tot de mededingingsverstoringen van de steun en met name tot de grootte en het relatieve belang van de onderneming op haar markt of markten. De omvang van de inkrimping wordt van geval tot geval bepaald (punt 40 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).
- (138) De Commissie merkt op dat ČSA weliswaar nog steeds marktleider is op de Tsjechische luchtvaartmarkt, maar gemeten naar productieve capaciteit en output (aantallen passagiers) slechts een aandeel van 1-2 % in de totale Europese luchtvaartindustrie heeft. Voor een relatief kleine vervoerder als ČSA kan elke verdere reductie van de vlootomvang een negatief effect hebben op de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij, zonder dat dit voor concurrenten enige marktkansen van betekenis oplevert.
- (139) Voor het belangrijkste onderdeel van de eigen bijdrage, de capaciteitsvermindering, acht de Commissie een vermindering van [10–11] % toereikend, met name in vergelijking met andere herstructureringskosten van luchtvaartmaatschappijen ⁽¹⁾.
- (140) Tegen deze achtergrond acht de Commissie de bovengenoemde compenserende maatregelen toereikend overeenkomstig de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun om de ongunstige effecten op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, tot een minimum te beperken.
- 6.3.4. Steun beperkt tot het minimum (eigen bijdrage)**
- (141) Ten derde wordt, volgens punt 43 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun, van de steun ontvangende onderneming een belangrijke bijdrage uit eigen middelen aan de herstructurering verwacht, teneinde het steunbedrag tot het strikt noodzakelijke minimum aan herstructureringskosten te beperken. Dit kan gebeuren door verkoop van activa die voor het voortbestaan van de onderneming niet onontbeerlijk zijn of door externe financiering tegen marktvoorwaarden.
- (142) In de regel beschouwt de Commissie voor grote ondernemingen een bijdrage van minstens 50 % van de herstructureringskosten als passend. In uitzonderlijke omstandigheden en in geval van een door de lidstaat aan te tonen bijzondere noodsituatie kan de Commissie een lagere bijdrage accepteren (punt 44 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun).
- (143) De eigen bijdrage moet reëel – dus actueel – zijn, onder uitsluiting van alle voor de toekomst verwachte winst en kasstromen (punt 43 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun). Logischerwijs mag de eigen bijdrage geen verdere staatssteun omvatten.
- (144) Gezien de totale herstructureringskosten van [8 900–10 500] miljoen CZK bestaat de voorgestelde eigen bijdrage van ČSA uit
- een lening van de particuliere bank Komerční banka ([125–140] miljoen CZK) en
 - de verkoop van activa (grond, vastgoed, vliegtuigen en dochterondernemingen) ⁽²⁾.
- (145) De eigen bijdrage van ČSA, zoals voorgesteld door de Tsjechische autoriteiten, zou [70–80] % van de totale herstructureringskosten uitmaken. Bovendien merkt de Commissie op dat ČSA een particuliere leaseovereenkomst heeft gesloten voor een vliegtuig ([25–30] miljoen USD) die ook als eigen bijdrage kan worden aangemerkt.
- Vliegtuiglease*
- (146) ČSA heeft in mei 2011 een particulier gefinancierde leaseovereenkomst binnengehaald voor de aankoop van een Airbus A319-vliegtuig en twee motoren. De lease wordt tegen marktvoorwaarden verstrekt door [...]. De leaseovereenkomst bestaat uit een lening ter hoogte van [25–30] miljoen USD (circa [520–600] miljoen CZK, of [5,3–5,9] % van de herstructureringskosten).
- (147) De leasemaatschappij stelt het vliegtuig onder een financiële lease aan ČSA beschikbaar voor gebruik gedurende een periode van tien jaar; nadat alle termijnen volledig zijn betaald, wordt ČSA eigenaar van het vliegtuig. Boven op de aanbesteding van [29–33] % van de prijs van het vliegtuig betaalt ČSA per kwartaal een leasebedrag aan de verhuurder. Deze betalingen worden berekend op basis van de prijs van het vliegtuig plus het equivalent van de rente op de lening van de bank aan de leasemaatschappij (3 maanden London Interbank Offered Rate (LIBOR) plus marge). De betaling van de leasebetalingen (of beter gezegd aflossing van de lening die door [...] aan de leasemaatschappij ter beschikking is gesteld) wordt met name gewaarborgd door de verpanding van het vliegtuig ten gunste van de bank gedurende de gehele looptijd van de lease.
- (148) De Commissie merkt op dat deze leaseovereenkomst aantoonbaar is dat ČSA ertoe in staat was om zonder enige hulp van de Tsjechische autoriteiten externe financiering tegen marktvoorwaarden te verkrijgen. Een dergelijke financiering laat zien dat de markt gelooft in de haalbaarheid van het voorgenomen herstel van de levensvatbaarheid. De Commissie beschouwt de lease van [520 tot 600] miljoen CZK dan ook als onderdeel van de eigen bijdrage.

⁽¹⁾ In de zaak-Air Malta (besluit van de Commissie SA.33015, C(2012) 4198 final) werd de capaciteit op rendabele routes met 5 % verminderd. Bij eerdere besluiten inzake de herstructurering van luchtvaartmaatschappijen hielden de compenserende maatregelen een algemene capaciteitsvermindering in – Austrian Airlines: 15 % (Beschikking van de Commissie betreffende steunmaatregel C 6/2009, PB L 59 van 9.3.2010, blz. 1, overweging 323) LTU: 28 % (besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel N 428/2002, PB C 148 van 25.6.2003), of een daling van het marktaandeel – Cyprus Airways: 3 % (Beschikking van de Commissie betreffende steunmaatregel C10/2006, PB L 49 van 22.2.2008, blz. 25, overweging 129).

⁽²⁾ Zie tabel 5 voor details.

Particulier bankkrediet van Komerční banka

(149) De voorgestelde lening van Komerční banka bestaat uit een kredietlijn op basis van een raamovereenkomst. De Commissie merkt op dat de raamovereenkomst die voorziet in een kredietlijn van [480–540] miljoen CZK al op 31 maart 2009 is gesloten, en dat de kredietlijn als gevolg van de verslechterende financiële situatie van ČSA is verlaagd in latere wijzigingen van de raamovereenkomst. De laatste wijziging van de raamovereenkomst van december 2009 voorziet in een kredietlijn van slechts [200–220] miljoen CZK tot 30 juni 2010. De Commissie begrijpt dat de voorgestelde eigen bijdrage van [125–140] miljoen CZK het meest recente saldo van deze kredietlijn is.

(150) De eigen bijdrage moet aantonen dat de markt gelooft in de haalbaarheid van het voorgenomen herstel van de levensvatbaarheid. Aangezien de betreffende overeenkomst van lening lang voor aanvang van de herstructureringsperiode is gesloten en gezien het feit dat Komerční banka de kredietlijn vervolgens meermaals heeft verlaagd, accepteert de Commissie dit particuliere krediet niet als eigen bijdrage in de zin van punt 43 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun.

Verkoop van activa

(151) De verkoop van activa kan in drie groepen worden verdeeld – (i) verkoop aan particuliere marktdeelnemers, (ii) verkoop van onroerende goederen aan Letiště Praha, en (iii) verkoop van dochterondernemingen aan de Tsjechische staat (ČAH).

(i) Verkoop aan particuliere marktdeelnemers

(152) Een gedeelte van deze verkopen vond plaats op basis van een open, transparante en onvoorwaardelijke aanbesteding, zoals de afstoting van het tax-freebedrijf en de verkoop van Slovak Air Services s.r.o. Een ander deel werd verkocht na afzonderlijke onderhandelingen met particuliere partijen, zoals de vliegtuigen en London-Heathrow-slots die aan diverse luchtvaartmaatschappijen resp. British Airways werden verkocht. Deze verkopen vonden plaats in juli 2010 en brachten [3–3,5] miljard CZK ([31–35]% van de totale herstructureringskosten) op.

(153) De Commissie merkt op dat dit deel van de bijdrage aan de herstructureringskosten in feite afkomstig is uit de eigen middelen van de onderneming en reëel en actueel is, conform de eis uit punt (43) van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun. De Commissie beschouwt de opbrengst hiervan dus als eigen bijdrage.

(ii) Verkoop aan Letiště Praha

(154) Grond en onroerend goed grenzend aan Prague-Ruzyně Airport werd op 9 december 2009, 2 februari 2010 en 13 mei 2010 aan Letiště Praha verkocht. De verkoop van

deze activa leverde een bedrag op van [1 620–1 850] miljoen CZK ([15–17]% van de totale herstructureringskosten).

(155) De Tsjechische Republiek heeft een wet uitgevaardigd met betrekking tot de eigendom van Prague-Ruzyně Airport volgens welke alle grond en onroerend goed grenzend aan Prague-Ruzyně Airport met het oog op hun strategische belang in handen moeten zijn van een staatsbedrijf. Volgens de Tsjechische autoriteiten is de grond strategisch belangrijk voor Prague-Ruzyně Airport met het oog op de nieuw aan te leggen start- en landingsbaan.

(156) Al deze activa zijn verkocht tegen een prijs die was vastgesteld in taxatieverslagen van onafhankelijke deskundigen uit de Tsjechische Republiek⁽¹⁾ voordat de betreffende transacties plaatsvonden. De Commissie heeft de ingediende taxatieverslagen geanalyseerd en ze als voldoende solide beoordeeld. De beoordelingen geven geen reden tot zorg, aangezien er geen onjuistheden zijn vastgesteld, aanvaarde methoden zijn gebruikt en bij de beoordelingen van betrouwbare aannames is uitgegaan. De Commissie merkt tevens op dat de taxatieverslagen zijn opgesteld voordat de respectieve transacties plaatsvonden, en er geen rekening is gehouden met de monopsonistische situatie waarin de staat zich als enige mogelijke koper bevond. De Commissie beschouwt de voorliggende taxatieverslagen dan ook als een passende benadering van de realistische marktprijzen van de activa.

(157) In het taxatieverslag worden eventuele onderpanden of andere vorderingen buiten beschouwing gelaten. Wat betreft het onderpand, met name het onderpand dat tot zekerheid voor de Osinek-lening strekt, hebben de Tsjechische autoriteiten bevestigd dat alle onderpand was afgelost voordat de verkopen plaatsvonden. In twee van de drie verkoopcontracten, gedateerd op 9 december 2009 en 2 februari 2010, komen de partijen overeen dat de eigendom zonder enige vorderingen wordt overgedragen. Alleen het derde contract, van 13 mei 2010, bevat een bepaling volgens welke de overgedragen eigendom de vorderingen en servituten omvat die in het kadaster zijn ingeschreven. Het gaat om de volgende vorderingen:

a) servituut ten gunste van Letiště Praha voor het gebruik van transformatoren en distributiepunten (op perceelnummer 2587);

b) servituut ten gunste van ČSA voor het gebruik van de grond voor operationele doeleinden (perceelnummer 2588/3);

c) servituut ten gunste van PREdistribuce a.s., voor het onderhoud van een kabelnetwerk en het recht om de grond te betreden (perceelnummer 2586/1).

⁽¹⁾ Deze deskundigen (YBN Consult–Znalecký ústav s.r.o. en PROSCON s.r.o.) zijn opgenomen in het register van gespecialiseerde instellingen dat wordt beheerd door het Tsjechische ministerie van Justitie en hebben ervaring op het gebied van de waardebepaling van activa.

- (158) De Commissie is van mening dat vorderingen en servitutten de waarde van onroerend goed in principe kunnen verminderen. De Commissie merkt evenwel op dat de vordering in punt a) in overweging 157 niet langer bestond op het moment dat de grond werd overgedragen, aangezien de vordering ten gunste van de koper zelf was. De Tsjechische autoriteiten hebben bevestigd dat de vordering in punt b) in overweging 157 niet langer bestond op het moment van overdracht van de grond. De derde vordering, in punt c) in overweging 157, bestaat nog, maar deze vordering is een van de voorwaarden voor de aansluiting van de luchthaven van Praag op het elektriciteitsdistributienetwerk dat wordt beheerd door PRE-distribuce a.s.
- (159) Met het oog op het essentiële belang van de enige vordering die samen met de grond is overgedragen, is de Commissie van mening dat de bovengenoemde vorderingen geen invloed hadden op de waarde van de verkochte activa.
- (160) In het licht van het bovenstaande beschouwt de Commissie de opbrengst van de grondverkoop ten bedrage van [1 620–1 850] miljoen CZK als eigen bijdrage.
- (iii) Verkoop van dochterondernemingen aan ČAH
- (161) Een ander deel van de verkopen aan de staat betreft de verkoop van de dochterondernemingen van ČSA aan ČAH. Het gaat hierbij om HCA ([500–580] miljoen CZK); Czech Airlines Handling a.s. ([700–800] miljoen CZK); ČSA Services s.r.o. ([25–28] miljoen CZK) en Czech Airlines Technics a.s. ([1–1,15] miljard CZK). De totale waarde van deze verkopen is [2,35–2,6] miljard CZK ([24–26]% van de totale herstructureringskosten).
- (162) Deze verkoopwaarde is vastgesteld op basis van de taxatieverslagen van Deloitte Advisory s.r.o. en PricewaterhouseCoopers Česká republika s.r.o., die worden genoemd in overweging 53. De Commissie heeft de ingediende taxatieverslagen beoordeeld en acht deze voldoende solide. De beoordelingen geven geen reden tot zorg, aangezien er geen onjuistheden zijn vastgesteld, aanvaarde methoden zijn gebruikt en bij de beoordelingen van betrouwbare aannames is uitgegaan. De Commissie beschouwt de voorliggende taxatieverslagen dan ook als een passende benadering van de realistische marktprijzen van de activa. De Commissie merkt ook op dat de taxatieverslagen zijn opgesteld voordat de respectieve transacties plaatsvonden.
- (163) De opmerkingen van de concurrent betroffen de oprichting van ČAH: een dergelijke structuur zou slechts tot doel hebben om ČSA van aanvullende financiële middelen te voorzien. De Commissie merkt evenwel op dat de Tsjechische Republiek heeft verklaard dat ČAH om meer redenen is opgericht dan alleen de kapitaaloverdracht aan ČSA. Het hoofddoel van ČAH is om de staatsbedrijven aantrekkelijker te maken voor potentiële investeerders. Met de opgezette ČAH-structuur wordt het in feite gemakkelijker om afzonderlijke dochterondernemingen van ČSA te privatiseren en aan verschillende investeerders te verkopen. Ook moet de oprichting van ČAH zorgen voor een concurrerende prijsstelling voor diensten binnen het concern, de winstgevendheid van alle dochterondernemingen vergroten en hun gerichtheid op externe klanten versterken.
- (164) Tot slot is de oprichting van ČAH in haar huidige vorm goedgekeurd door de bevoegde Tsjechische autoriteit (onder voorwaarden) en heeft de verkoop van haar dochterondernemingen plaatsgevonden op basis van de bovengenoemde taxatieverslagen.
- (165) Gezien het bovenstaande merkt de Commissie op dat de totale eigen bijdrage inclusief de verkoop van de dochterondernemingen neerkomt op [78–85]% van de totale herstructureringskosten. In het onderhavige geval kan deze maatregel echter buiten beschouwing worden gelaten, daar ČSA afgezien daarvan voldoende eigen bijdrage heeft geleverd om haar herstructureringskosten te dekken (d.w.z. de verkoop aan particuliere marktdeelnemers, de verkoop van grond en onroerend goed aan Letiště Praha die in handen is van de overheid, en de vliegtuiglease), voor een bedrag van [5,2–5,8] miljard CZK of [55–60]% van de herstructureringskosten ⁽¹⁾.
- (166) De Commissie is derhalve van mening dat aan de vereisten uit punt 43 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun is voldaan en het steunbedrag daarom tot het strikt noodzakelijke minimum aan herstructureringskosten is beperkt.

6.3.5. Eenmaligheidsbeginsel

- (167) Tot slot moet worden voldaan aan de voorwaarde dat de steun eenmalig is ("one time, last time"). Punt 73 van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun bepaalt dat een onderneming die de afgelopen tien jaar reddings- of herstructureringssteun heeft ontvangen, niet in aanmerking komt voor reddings- of herstructureringssteun.
- (168) In het besluit tot inleiding van de procedure uitte de Commissie haar twijfel over de mogelijke staatssteunelementen bij de Osinec-lening. In haar definitieve besluit in

⁽¹⁾ Het aangemelde steunelement is 2 500 miljoen. De vliegtuiglease ([520–600] miljoen CZK), de verkoop aan particuliere marktdeelnemers ([3–3,5] miljard CZK) en de verkoop van grond en onroerend goed aan de staat ([1,62–1,85] miljard CZK), zijn alles bij elkaar goed voor [5,2–5,8] miljard CZK. Dus zelfs als de verkoop van dochterondernemingen aan ČAH als steun wordt beschouwd, bedraagt het steunelement [4,5–5] miljard CZK (2 500 miljoen CZK plus [2,35–2,6] miljard CZK). Dit steunelement is lager dan het bedrag van de eigen bijdrage ([5,2–5,8] miljard CZK), die dus meer dan 50 % van de totale herstructureringskosten van [8,9–10,5] miljard CZK zou uitmaken.

zaak SA.29864 – 'Mogelijke Staatssteunelementen van een door Osinek a.s. verstrekte lening' concludeert de Commissie evenwel dat de Osinek-lening geen staatssteun vormt, en dat zelfs wanneer er wel sprake van staatssteun zou zijn, deze verenigbaar zou zijn met het tijdelijke steunkader⁽¹⁾. Verder hebben de Tsjechische autoriteiten bevestigd dat ČSA de afgelopen tien jaar geen enkele reddings- of herstructureringssteun heeft ontvangen. De Commissie is daarom van mening dat aan het beginsel van de eenmalige steun is voldaan.

6.3.6. Overige mogelijke staatssteunkwesties

- (169) In de loop van de formele onderzoeksprocedure hebben derde partijen nog een aantal potentiële staatssteunkwesties naar voren gebracht, te weten betreffende de verkoop van HCA, kruisfinanciering van de beloning van de CEO van ČSA door Letiště Praha, en een mogelijk voordeel dat aan ČSA is verleend voor de exploitatie van de Praag-Tel Aviv-route.

Verkoop van HCA

- (170) In haar opmerkingen stelt TS dat ČSA de ontvangen staatssteun heeft aangewend voor de uitbreiding van haar chartervluchten (uitgevoerd door haar dochteronderneming HCA), voor prijzen die 20 % lager liggen dan wat gebruikelijk is op de markt.
- (171) De Commissie heeft om uitvoerige informatie over de verkoop en toekomstige activiteiten van HCA verzocht. De Tsjechische Republiek heeft verklaard dat er geen vliegtuigen aan HCA ter beschikking zijn gesteld bij de overdracht van haar chartervervoersactiviteiten en heeft bevestigd dat alle vliegtuigleases tegen marktvoorwaarden zijn verstrekt overeenkomstig een deskundigenadvies over verrekenprijzen⁽²⁾ of leasetarieven die zijn vastgesteld op basis van de Lease Rate Digest die wordt uitgebracht door het International Bureau of Aviation⁽³⁾, dat is gespecialiseerd in ramingen van markttarieven van operationele leases voor afzonderlijke vliegtuigtypen en productiejaren.
- (172) Wat betreft de mogelijke overname van werknemers hebben de Tsjechische autoriteiten verklaard dat een klein aantal administratieve medewerkers (circa 20) in 2010 zijn overgeplaatst van ČSA naar HCA in verband met de bijdrage van ČSA's charterdivisie en overeenkomstig de regelgeving van de Tsjechische handelswet. De meeste

medewerkers, met inbegrip van alle piloten en cabinepersoneel, zijn na een nieuwe selectieprocedure overgenomen door HCA. Alle medewerkers die eerder in dienst waren van ČSA beëindigden hun contract en sloten een nieuw contract af bij HCA. Er zijn geen anciënniteitsrechten overgenomen in de nieuwe contracten.

- (173) Tot slot heeft de Tsjechische Republiek bevestigd dat de vloot van ČSA niet ten dele ter beschikking is gesteld aan HCA waar het zou worden gebruikt voor ČSA-vluchten. HCA is sinds 2009 niet uitgebreid en keert slechts terug naar het oorspronkelijke aantal vluchten dat ČSA's chartermaatschappij in de jaren 2008 en 2009 uitvoerde. HCA neemt niet de lijnvluchten over naar bestemmingen waar ČSA niet langer op vliegt, maar zal uitsluitend chartervluchten aanbieden.
- (174) In het licht van de verstrekte informatie is de Commissie van mening dat er geen sprake is van kruissubsidiëring van activiteiten tussen ČSA en HCA en dat het selectieve voordeel voor ČSA niet is doorgegeven aan HCA.

Kruisfinanciering van CEO-beloning

- (175) De CEO van ČSA was tevens de CEO van Letiště Praha en stond zowel in 2010 als in 2011 op de loonlijst. Wat betreft de bewering dat ČSA potentieel voordeel zou hebben ontvangen in de vorm van het salaris van haar CEO stelt de Tsjechische Republiek dat de beloning van de CEO was vastgesteld op basis van twee afzonderlijke managementovereenkomsten die waren gesloten tussen de CEO en ČSA respectievelijk Letiště Praha. Daarnaast stelt de Tsjechische Republiek dat Letiště Praha geen compensatie gaf voor de loonbetaling voor de activiteiten van de CEO bij ČSA. Volgens de twee managementovereenkomsten bestond de beloning uit twee onderdelen, een basisloon en een prestatiebonus. De basiscomponent in het ČSA-contract was verlaagd naar 1 CZK per maand totdat ČSA positieve bedrijfsresultaten zou laten zien. De prestatiebonus bedroeg echter nog steeds twaalf keer de niet-verlaagde basiscomponent per jaar.
- (176) De Commissie heeft gekeken naar het salarisoverzicht van de CEO en vastgesteld dat het loon en de bonussen die ČSA aan de CEO betaalde bij elkaar circa [...] van zijn jaarinkomen uitmaakten, waarbij de overige [...] resulteerden uit zijn dienstverband bij Letiště Praha. Dit verschil wordt met name verklaard door de verschillende bedrijfsresultaten van de twee ondernemingen in de betreffende periode.
- (177) Aangezien de CEO voor zijn werkzaamheden bij beide ondernemingen werd beloond conform hun bedrijfsresultaten, is de Commissie van mening dat de wijze waarop de CEO voor zijn werkzaamheden werd betaald geen staatssteun aan ČSA vormt.

⁽¹⁾ Staatssteun die is toegekend volgens de tijdelijke kaderregeling dient een ander doel, namelijk om de toegang van een bedrijf tot externe financiering te vergemakkelijken om zo ernstige verstoringen in de economie van een lidstaat op te heffen, overeenkomstig artikel 107, lid 3), onder b), VWEU en vormt derhalve geen reddings- en herstructureringssteun in de zin van de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun overeenkomstig artikel 107, lid 3), onder c), VWEU.

⁽²⁾ Deskundigenadvies van 3 juni 2011, uitgevoerd in opdracht van de ČSA Group door Ernst&Young Valuations s.r.o.

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

Tel Aviv-route

- (178) In haar opmerkingen stelt TS dat de Tsjechische Republiek vooral in het belang van ČSA onderhandelde over de mogelijkheid de Praag-Tel Aviv-route open te stellen voor meer dan één luchtvaartmaatschappij. De onderhandelingen, die onder meer gingen over een wijziging in de bilaterale overeenkomst voor luchtvervoer (hierna "de overeenkomst" genoemd) tussen de Tsjechische Republiek en Israël ⁽¹⁾, vonden kort na de afsluiting van een open aanbesteding voor de exploitatie van deze route plaats. Deze aanbesteding werd gewonnen door TS (zie overweging 73).
- (179) De Commissie merkt op dat de Tsjechische Republiek juridisch het recht had om onderhandelingen met Israël te beginnen over de uitbreiding van toegangsrechten tot de vervoersmarkt voor luchtvaartmaatschappijen van beide partijen tot het moment dat een uniform Europees-Mediterraan luchtvaartverdrag wordt gesloten tussen de EU en haar lidstaten enerzijds en de staat Israël anderzijds.
- (180) Tijdens het overleg voorafgaand aan de sluiting van de overeenkomst kwamen de luchtvaartautoriteiten inter alia overeen de toegangsrechten tot de vervoersmarkt tijdelijk uit te breiden door "speciale vluchten" toe te staan, waarop de overeenkomst werd gewijzigd.
- (181) De Tsjechische autoriteiten hebben verklaard dat niet uitsluitend ten behoeve van ČSA is onderhandeld over de uitbreiding van de toegang tot de Tsjechisch-Israëlische vervoersmarkt en dat de uitbreiding van de toegang geheel in overeenstemming was met de nationale wettelijke bepalingen en niet in strijd was met het besluit van de afdeling Burgerluchtvaart van het ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek dat Travel Service vervoersrechten verleent voor de exploitatie van de route ⁽²⁾.
- (182) De Commissie is van mening dat lidstaten inderdaad het recht hebben te allen tijde wijzigingen door te voeren in de bilaterale overeenkomst wanneer deze niet in strijd zijn met de bepalingen in de wetgeving van de Unie. Bovendien wordt in het besluit waarin TS het recht krijgt op de route Praag-Tel Aviv te vliegen niet bepaald dat dezelfde rechten niet aan een andere luchtvaartmaatschappij mogen worden verleend wanneer dit in overeenstemming met de bepalingen uit de overeenkomst gebeurt.
- (183) Tot slot merkt de Commissie op dat in lid 1 van artikel III van de gewijzigde overeenkomst is vastgelegd: "Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij

aan te wijzen ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes." ČSA is dus niet de enige luchtvaartmaatschappij die profijt zou kunnen hebben van de wijziging van de overeenkomst. Sterker nog, de wijziging van de overeenkomst lijkt een maatregel voor het openen van de markt te zijn die als concurrentievriendelijk kan worden beschouwd. Derhalve kan niet worden geconcludeerd dat deze maatregel specifiek voordeel oplevert voor ČSA en daarom staatssteun vormt.

6.4. CONCLUSIE

- (184) De aangemelde maatregel vormt staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. De Commissie betreurt dat de Tsjechische autoriteiten niet hebben voldaan aan de "standstill"-verplichting zoals neergelegd in artikel 108, lid 3, VWEU. Gezien het bovenstaande acht de Commissie de verleende steun ten bedrage van 2 500 miljoen CZK en het herstructureringsplan evenwel verenigbaar met de voorwaarden die zijn gesteld in de richtsnoeren reddings- en herstructureringssteun. De Commissie concludeert dan ook dat de steun overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU verenigbaar is met de interne markt,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De door de Tsjechische Republiek aangemelde herstructureringssteun van 2 500 miljoen CZK ten behoeve van České aerolinie a.s. (Czech Airlines) in de vorm van een debt-for-equity-swap van een lening, vormt staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De tenuitvoerlegging van deze staatssteunmaatregel is verenigbaar met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Artikel 2

Het onderhavige besluit is gericht tot de Tsjechische Republiek.

Gedaan te Brussel, 19 september 2012.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

⁽¹⁾ Overeenkomst voor luchtvervoer tussen de regering van de Tsjechische en Slowaakse Federale Republiek en de regering van de Staat Israël, ondertekend in Jeruzalem op 24 april 1991.

⁽²⁾ Besluit van de afdeling Burgerluchtvaart van het ministerie van Transport van de Tsjechische Republiek nr. 278/2011-220-SP/18 van 30 juni 2011.

Abonnementsprijzen 2013 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 300 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + dvd (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 420 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	910 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, dvd (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	100 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), dvd, verschijnt één keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in Publicatieblad L 156 van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het Publicatieblad apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige dvd.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het Publicatieblad ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_nl.htm

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de Verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL