

Jornal Oficial

da União Europeia

L 92



Edição em língua
portuguesa

Legislação

56.º ano
3 de abril de 2013

Índice

II Atos não legislativos

DECISÕES

2013/150/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 9 de janeiro de 2012, SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) relativa ao auxílio estatal concedido pela Hungria em favor da Malév Hungarian Airlines Zrt. [notificada com o número C(2011) 9316] ⁽¹⁾.....** 1

2013/151/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 19 de Setembro de 2012, relativa ao Auxílio estatal SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) executado pela República Checa a favor da České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — Plano de reestruturação) [notificada com o número C(2012) 6352] ⁽¹⁾.....** 16

Preço: 3 EUR

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO DA COMISSÃO

de 9 de janeiro de 2012

SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) relativa ao auxílio estatal concedido pela Hungria em favor da Malév Hungarian Airlines Zrt.

[notificada com o número C(2011) 9316]

(Apenas faz fé o texto em língua húngara)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2013/150/UE)

A COMISSÃO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Tendo em conta a decisão pela qual a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE ⁽¹⁾ relativamente ao auxílio C 38/10 (ex NN 69/10) ⁽²⁾,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações, nos termos das disposições referidas, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

I. CONTEXTO E PROCEDIMENTO

1) Após várias tentativas goradas de privatização, o Estado húngaro concluiu em 2007, com a *Airbridge Zrt.* (a seguir, «*Airbridge*»), um contrato de compra e venda de 99,95 % das ações da transportadora aérea de bandeira,

⁽¹⁾ Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser, respetivamente, os artigos 107.º e 108.º do TFUE; na sua essência, os dois dispositivos são idênticos. Para efeitos da presente decisão, as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE remetem, respetivamente, para os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE.

⁽²⁾ Decisão C(2010) 9671 final da Comissão, de 21 de dezembro de 2010 (JO C 156 de 26.5.2011, p. 11)

a *Malév Hungarian Airlines Zrt.* (a seguir, «*Malév*»). A *Airbridge* pagou 200 milhões de HUF (740 000 EUR ⁽³⁾) pelas ações. O contrato de privatização foi notificado à Comissão, em conformidade com o artigo 108.º, n.º 2, do TFUE, mas essa notificação viria a ser posteriormente anulada ⁽⁴⁾.

- 2) Confrontando-se o novo proprietário com dificuldades financeiras, o *Vnieszekonombank* da Rússia (a seguir, «*VEB*») adquiriu uma participação de 49,5 % na *Airbridge* e tornou-se, assim, acionista indireto da *Malév*.
- 3) Em março de 2010, a Comissão tomou conhecimento, pela imprensa, da intenção do Estado húngaro de renacionalizar a *Malév*. As autoridades húngaras confirmaram essa notícia a 2 de março de 2010, por correio eletrónico.
- 4) A 10 de março de 2010, a Comissão recebeu, por correio eletrónico, uma denúncia da *Wizz Air*, uma transportadora aérea *low cost* que é uma das principais concorrentes da *Malév* na Hungria. A denúncia alegava a concessão de um auxílio estatal, ilegal e incompatível, à *Malév*, corporizado num conjunto de medidas. Por ofício de 29 de março de 2009, a Comissão transmitiu às

⁽³⁾ Os valores em EUR indicados na presente decisão são aproximativos e apresentados apenas a título informativo. Os valores em HUF (excetuando os 76 milhões de EUR do empréstimo do MFB e os 32 milhões de EUR da garantia do *VEB*, que eram já ambos denominados em EUR – vide ponto 20) foram convertidos em EUR à taxa de câmbio de 2 de agosto de 2011: 270 EUR/HUF. Em 2011, o fonte conheceu fortes flutuações (entre 260 e 300) face ao euro.

⁽⁴⁾ As autoridades húngaras notificaram as disposições financeiras de privatização da *Malév* à Comissão por correio eletrónico com data de 10 de abril de 2008. Registada com a referência N 190/2008, a notificação da medida de auxílio foi posteriormente retirada pelas autoridades húngaras (12 de novembro de 2009).

autoridades húngaras uma versão não confidencial da denúncia, juntamente com um pedido de prestação de informações adicionais. As autoridades húngaras apresentaram observações sobre o teor da denúncia, bem como respostas às questões nela colocadas, em 30 de abril de 2010.

- 5) Numa reunião realizada em 5 de maio de 2010, as autoridades húngaras anunciaram a sua intenção de reestruturar a companhia aérea, indicando, porém, não lhes ser possível precisar nesse momento o alcance da reestruturação.
- 6) Em 5 de outubro de 2010, a Comissão recebeu uma segunda denúncia (de um concorrente que requereu o anonimato), que transmitiu às autoridades húngaras por ofício de 21 de outubro de 2010. As autoridades húngaras apresentaram observações sobre o teor desta denúncia em 19 de novembro de 2010.
- 7) Em 14 de julho e 8 de outubro de 2010 foram transmitidos às autoridades húngaras dois outros pedidos de prestação de informações, respondidos em 11 e 16 de agosto, 5 de outubro e 3 e 23 de novembro de 2010.
- 8) Nesse contexto, a Comissão abriu, em 21 de dezembro de 2010, o processo formal de exame, nos termos do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE (a seguir, «decisão de abertura do processo»), de várias medidas de alegado auxílio estatal à Malév.
- 9) A Hungria apresentou as suas observações sobre a decisão de abertura do processo em 24 de fevereiro de 2011.
- 10) A decisão de abertura do processo foi publicada no Jornal Oficial da União Europeia de 26 de maio de 2011 ⁽⁵⁾. Apresentaram observações duas partes interessadas, a Wizz Air, em 26 de junho de 2011, e um concorrente que requereu o anonimato, em 28 de junho de 2011.
- 11) Essas observações foram transmitidas por ofício de 6 de julho de 2011 às autoridades húngaras, que responderam apresentando os seus comentários em 5 de setembro de 2011.
- 12) Na sequência da decisão de abertura do processo, realizaram-se em Bruxelas duas reuniões entre os serviços da Comissão e as autoridades húngaras, respetivamente a 10 de junho e 19 de outubro de 2011.
- 13) A Comissão solicitou informações adicionais em 26 de setembro de 2011, que as autoridades húngaras prestaram em ofício com data de 25 de outubro de 2011.

⁽⁵⁾ Vide nota 2

II. A MALÉV E AS MEDIDAS EM QUESTÃO

II.1. A empresa

- 14) A Malév tem a sua base no aeroporto internacional Liszt Ferenc de Budapeste (a seguir, «aeroporto de Budapeste») e explora atualmente uma frota de 22 aeronaves ⁽⁶⁾ que voam para destinos na Europa e no Médio Oriente. Em 2009, a companhia transportou 3 200 000 passageiros ⁽⁷⁾.

II.2. Período anterior à privatização de 2007

- 15) As autoridades húngaras tentaram privatizar a Malév em várias ocasiões. Em 1992, foi vendida a um consórcio controlado pelo Estado italiano, Alitalia-Simest, uma participação de 35 % na Malév. Em 1997, este consórcio vendeu esta participação a outro consórcio, de dois bancos privados húngaros (OTP e MKB). Em 1999, a maior parte das ações de proprietários privados foram readquiridas pelo Estado, que ficou com 97 % do capital social da Malév.
- 16) Tal como muitas outras companhias aéreas, a Malév foi fortemente afetada pela contração do mercado da aviação subsequente aos acontecimentos de setembro de 2001, tornando-se deficitária (vide quadro 1).
- 17) Foi neste contexto que o Estado decidiu, em 2007, voltar a privatizar a Malév.

II.3. A privatização de 2007 - a Malév sob controlo privado

II.3.1. Venda à Airbridge

- 18) Era necessário recapitalizar a empresa, mas a capacidade do Estado, enquanto proprietário, para financiar esse investimento era limitada. A Malév foi posta à venda pela melhor oferta e, em inícios de 2007, decidiu-se que a proposta mais interessante era a apresentada por uma entidade *ad hoc*, a Airbridge. Esta propunha um plano de negócios e de reestruturação promissor e alegadamente viável.
- 19) Consequentemente, a 23 de fevereiro de 2007, concluiu-se um contrato de compra e venda de 99,95 % das ações da Malév à Airbridge. 49 % do capital social da Airbridge era propriedade de Boris Abramovitch ⁽⁸⁾, um empresário russo que detinha uma participação maioritária num conjunto de companhias aéreas russas (na KrasAir e na aliança AirUnion), pertencendo os 51 % restantes a particulares de nacionalidade húngara. Esperava-se, assim, que a Airbridge trouxesse saber-fazer e capacidade de liderança à Malév, a par do plano de negócios e de reestruturação.

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

⁽⁷⁾ Segundo informações do sítio Web da companhia, a Malév transportou em 2010 mais de três milhões de passageiros a título oneroso.

⁽⁸⁾ Esta participação de 49 % foi dada em caução por B. Abramovitch ao VEB, um banco estatal russo vocacionado para a atividade económica externa, como garantia de um empréstimo do banco à Airbridge.

20) As partes mais importantes do contrato eram:

(a) Compra de 99,95 % das ações da Malév pela Airbridge, por 200 milhões de HUF (740 000 EUR). A Airbridge estava obrigada a assegurar, até 31 de dezembro de 2008, um financiamento ⁽⁹⁾ de 50 milhões de EUR.

(b) Transferência, do balanço da Malév para uma entidade *ad hoc* propriedade a 100 % do Estado (a sociedade gestora de participações sociais *Malév Vagyonkezelő Kft.*, a seguir «MAVA»), de um empréstimo concedido em 2003 pelo banco húngaro de desenvolvimento (*Magyar Fejlesztési Bank*, a seguir «MFB»), também ele propriedade a 100 % do Estado, de um montante de 76 milhões de EUR.

Este empréstimo de 2003 era denominado em euros e garantido a 100 % pelo Estado, com uma taxa de juro IBOR a três meses acrescida de 0,5 %. O seu vencimento original ocorria em 2013, devendo o capital ser reembolsado numa única prestação. Com a transferência do empréstimo, juros incluídos, para a MAVA, o prazo de vencimento foi prolongado para 2017.

De acordo com as autoridades húngaras, transferiram-se para a MAVA, juntamente com o empréstimo, ativos no valor de 76 milhões de EUR. Estes ativos incluíam a marca «Malév», uma conduta de querosene e uma aeronave B767. Se voltasse a ser lucrativa, a Malév teria ainda de pagar à MAVA 25 % dos lucros (deduzidos os impostos). A Airbridge prestou igualmente à MAVA uma garantia bancária do VEB que cobria o reembolso do empréstimo até 32 milhões de EUR.

(c) Pagamento à MAVA pela Malév de um montante de 200 000 euros por ano, a título de licença de utilização do nome e logótipo «Malév». A Airbridge estava obrigada a utilizar a marca e a assegurar a exploração da empresa, como transportadora aérea, até 31 de dezembro de 2017, a nova data de vencimento do empréstimo.

(d) Retoma da aeronave B767 - que acabara de ser transferida para a MAVA (cf. alínea b) - pela Malév em regime de locação financeira ⁽¹⁰⁾, no período de 1 de janeiro de 2008 a 31 de dezembro de 2017.

21) Empossou-se uma nova direção e tomaram-se medidas para reduzir os custos e gerar receitas, designadamente a suspensão das operações de longo curso e a redução do pessoal. Segundo as autoridades húngaras, estas medidas

não tiveram, todavia, qualquer efeito global na taxa de rentabilidade, visto terem coincido com uma acentuada subida dos preços dos combustíveis.

22) A situação financeira da Malév continuou a deteriorar-se e, quatro meses volvidos, a companhia já não dispunha de liquidez suficiente para pagar os direitos de utilização da marca «Malév».

23) Segundo as autoridades húngaras, os pagamentos à MAVA pela locação da aeronave B767 não cessaram depois de a Malév ter decidido suspender as operações de longo curso, visto a companhia reconhecer essas dívidas, estando apenas atrasados e continuando os juros de mora a ser pagos.

24) No segundo semestre de 2008, a crise financeira mundial começou a repercutir-se na Malév, bem como nos seus parceiros russos. Algumas das companhias aéreas propriedade de Boris Abramovitch faliram. A Airbridge deixou de poder financiar a Malév e reembolsar o empréstimo que contraíra junto do VEB. Como a participação de 49 % na Airbridge estava hipotecada ao VEB, este ficou com essas ações. O VEB indicou estar disposto a continuar a financiar a Malév, mas enquanto instituição bancária e não enquanto proprietário.

II.3.2. Venda da filial de assistência em escala da Malév

25) Conforme se referiu atrás, a deterioração da situação financeira da Malév acentuou-se no início de 2009. Os seus acionistas propuseram então à *holding* gestora de participações sociais do Estado (*Magyar Nemzeti Vagyonkezelő a Zrt.*, a seguir «MNV») vender-lhe a filial de assistência em escala da Malév (a seguir, «Malév GH»), propriedade a 100 % da companhia.

26) Segundo as autoridades húngaras, a Malév GH era, e continua a ser, uma empresa financeiramente sólida.

27) Em 1 de janeiro de 2009 foi assinado um contrato-promessa de compra e venda (alterado em fevereiro), que estipulava o pagamento adiantado de 4 300 milhões de HUF (16 milhões de EUR). A MNV fez adiantamentos à Malév em janeiro e fevereiro de 2009, os quais teriam de ser reembolsados no prazo de dois dias úteis, caso a MNV decidisse, exercida a devida análise jurídica, não assinar o contrato definitivo de compra e venda. Esta obrigação de reembolso foi garantida por contratos específicos. Em julho de 2009, a MNV decidiu não prosseguir com a transação, pelo que passou a ser devido o reembolso do preço de compra.

28) Os adiantamentos nunca foram reembolsados à MNV, que também não recebeu os juros de mora ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Concretamente, uma injeção de capital de 20 milhões de EUR, mais 30 milhões sob a forma de capital próprio, de empréstimo subordinado ou de empréstimo normal.

⁽¹⁰⁾ Por uma renda constituída por uma componente a pagar uma única vez, de 110 000 EUR, e um aluguer anual de 1 100 000 EUR, devendo a Malév suportar todos os custos de manutenção e exploração.

⁽¹¹⁾ Em vez disso, este crédito sobre a Malév viria a ser posteriormente liquidado no quadro da operação de conversão de dívida em títulos de capital social, de fevereiro de 2010 (*vide* texto principal), isto é, um ano depois dos adiantamentos feitos à Malév. Um auditor estimou em 4 664 604 041 HUF (17 milhões de EUR) o capital, acrescido dos juros, a reembolsar.

II.3.3. Diferimento de pagamentos ao fisco

- 29) Entre janeiro de 2007 e março de 2010, a administração dos impostos e do controlo financeiro húngara (*Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal*, a seguir «APEH») autorizou a Malév a diferir ou reescalonar o pagamento de vários impostos e contribuições sociais. A APEH nunca cobrou a dívida pendente desde julho de 2008 e viria mesmo a autorizar outros reescalamentos. Em março de 2010, a dívida da Malév ao fisco e à segurança social (capital e juros de mora) totalizava 13 700 milhões de HUF (51 milhões de EUR). Considerando todo o grupo Malév, esta dívida ascende a 16 800 milhões de HUF (62 milhões de EUR). O saldo da conta corrente da Malév com a APEH foi liquidado em 11 de março de 2010, sendo utilizado para o efeito parte do montante obtido com a injeção de capital de fevereiro de 2010, referida mais adiante.

II.4. A renacionalização de 2010 - a Malév sob controlo público

II.4.1. Motivos que levaram à renacionalização da Malév

- 30) Não foi possível encontrar em 2010 qualquer investidor privado que adquirisse à Airbridge/VEB a participação acionista maioritária na Malév. O VEB, em particular, não pretendia financiar a companhia aérea enquanto investidor estratégico. O desempenho financeiro da companhia manteve-se débil, como ilustra o quadro.

Quadro 1

Indicadores de desempenho da Malév em 2003-2010 (10⁹ HUF)

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

Fonte: Informações fornecidas pelas autoridades húngaras e dados das contas financeiras de 2010 da Malév

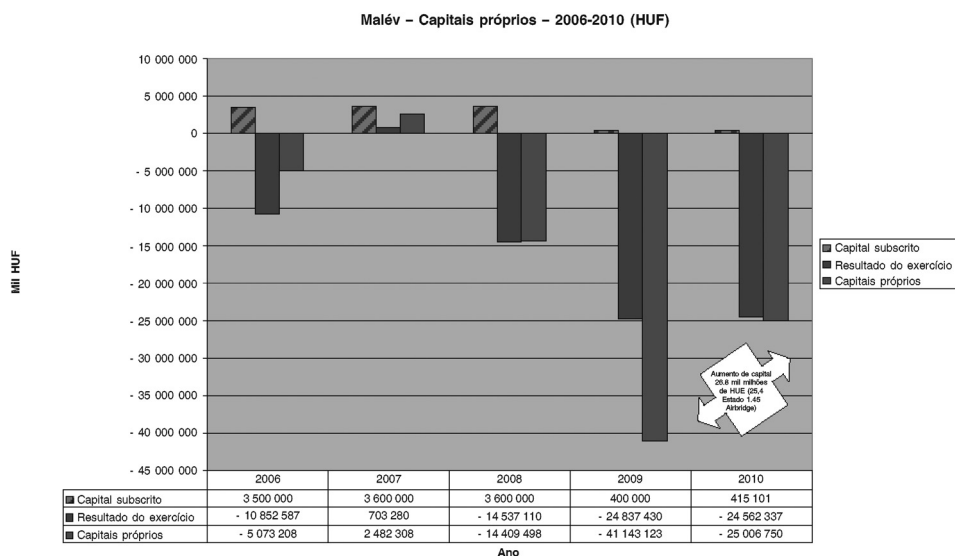
- 31) Em alternativa à liquidação, as autoridades húngaras decidiram encetar negociações com o VEB e a Airbridge para tentarem melhorar a médio e longo prazo a posição da Malév no mercado.

II.4.2. Aumento de capital de fevereiro de 2010: conversão de dívida em títulos de capital social e injeção de capital novo

- 32) Em 26 de fevereiro de 2010, o VEB, a Airbridge, a MNV, a Malév e o governo húngaro acordaram um aumento de capital de 25 400 milhões de HUF (94 milhões de EUR), realizado em parte por uma injeção de 20 700 milhões de HUF de capital novo (77 milhões de EUR) e em parte por conversão, em títulos de capital social, da dívida representada pelos adiantamentos feitos para aquisição da Malév GH (*vide* secção II.3.2) e pelos juros de mora devidos, num montante total de 4 700 milhões de HUF (17 milhões de EUR). A Airbridge também procedeu à conversão, em títulos de capital social, da dívida de 1 500 milhões de HUF (5 400 000 EUR). Em resultado destas operações, os créditos sobre a Malév extinguiram-se e os antigos credores tornaram-se proprietários de parte da empresa.
- 33) Antes do aumento, o capital subscrito da Malév foi praticamente reduzido a zero, a fim de absorver parte dos prejuízos acumulados e por forma a refletir a perda total de valor das ações da Malév. Seria depois aumentado, pela emissão de novas ações no valor nominal de 0,01 forintes cada. A figura a seguir mostra a evolução do capital próprio da Malév.
- 34) Os 20 700 milhões de HUF (77 milhões de EUR) em numerário injetados pela MNV permitiram que a Malév saldasse a dívida fiscal pendente (*vide* ponto 29) e estabilizasse temporariamente a sua situação.
- 35) Após o aumento de capital, o Estado ficou com uma participação acionista de 94,6 % na Malév, tendo a participação da Airbridge/VEB sofrido uma acentuada diluição.

Figura 1

Evolução dos capitais próprios da Malév



II.4.3. Maio-agosto de 2010: Empréstimos participativos e conversão em títulos de capital social

- 36) Entre maio e agosto de 2010, o Estado húngaro concedeu à Malév, por intermédio da MNV, uma série de «empréstimos participativos», num total de 9 200 milhões de HUF (34 milhões de EUR).
- 37) O primeiro empréstimo, concedido em maio de 2010, ascendeu a 2 160 milhões de HUF (7 900 000 EUR) e foi denominado empréstimo participativo a três anos, à taxa de juro de 9,97 %. O reembolso far-se-ia por uma prestação única na data de vencimento e a hipoteca das ações da Malév GH servia de garantia.
- 38) O segundo empréstimo, concedido em junho de 2010, no montante de 1 340 milhões de HUF (4 900 000 EUR) era igualmente constituído por um empréstimo participativo, com as mesmas condições.
- 39) O terceiro empréstimo, concedido em agosto de 2010, no montante de 5 700 milhões de HUF (20 800 000 EUR) tinha, mais uma vez, a mesma denominação e as mesmas condições, exceto que a garantia era constituída pela hipoteca da aeronave (HA-LNA, um jato CRJ).
- 40) Em 24 de Setembro, estes três empréstimos, que totalizavam 9 200 milhões de HUF (33 600 000 EUR), juntamente com os juros devidos (o que perfaz um montante total de 9 400 milhões de HUF ou 34 300 000 EUR), foram convertidos em títulos de capital social da Malév e as garantias subjacentes foram liberadas.

II.4.4. Setembro de 2010: novo aumento de capital e novo empréstimo participativo

- 41) Em 24 de setembro de 2010, a MNV procedeu também a um aumento de capital da Malév, injetando um montante adicional de 5 300 milhões de HUF (19 300 000 EUR) em numerário na empresa. A participação da MNV (ou seja, do Estado) na Malév subiu, assim, para 96,5 %.
- 42) Na mesma data, o Estado concedeu à Malév um novo empréstimo participativo de 5 700 000 000 HUF (20 800 000 EUR), a três anos e à taxa de juro de 9,97 %. O primeiro pagamento de juros era devido seis meses a contar da data de desembolso e o reembolso do capital far-se-ia por uma prestação única na data de vencimento. As hipotecas da aeronave HA-LNA CRJ, de outros ativos com um valor de cerca de 1 800 milhões de HUF, bem como a penhora das receitas do tráfego internacional e nacional IATA constituíam as garantias.

III. RESUMO DAS MEDIDAS EXAMINADAS

- 43) Na decisão de abertura do processo, a Comissão interrogava-se quanto à natureza de auxílio estatal, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, das medidas seguintes:

— Medida 1: transferência para a MAV (propriedade do Estado), em 31 de dezembro de 2007, de um empréstimo concedido em 2003 à Malév pelo MFB, um banco de desenvolvimento propriedade do Estado a 100 %, no valor de **76 milhões de EUR**, juntamente com alguns ativos da Malév. O prazo de vencimento do empréstimo foi prorrogado para 2017.

- Medida 2: disponibilização de uma «linha de crédito» no valor de **4 300 milhões de HUF** por um ano, no contexto da compra (não concretizada) pela MNV da filial Malév GH que, de acordo com as autoridades húngaras, era uma empresa financeiramente sólida. Apesar de a transação não se ter concretizado, este adiantamento sobre o preço de compra não foi reembolsado.
- Medida 3: diferimento de pagamentos pendentes ao fisco e à segurança social, entre janeiro de 2007 e março de 2010. Em março de 2010, a dívida da Malév a ambas as entidades elevava-se a **13 700 milhões de HUF**.
- Medida 4: aumento de capital pela MNV em fevereiro de 2010, no montante de **25 400 milhões de HUF**, realizado em parte por uma injeção de 20 700 milhões de HUF (77 milhões de EUR) e em parte por conversão, em títulos de capital social, da dívida representada pelos adiantamentos para aquisição da Malév GH (vide medida 2) acrescidos dos juros devidos, no valor total de 4 700 milhões de HUF. (Também a Airbridge procedeu à conversão, em títulos de capital social, da dívida de 1 500 milhões de HUF.)
- Medida 5: três empréstimos participativos da MNV à Malév, entre maio e agosto de 2010, num total de **9 200 milhões de HUF**, à taxa de juro de 9,97 % e com reembolso do capital por uma prestação única na data de vencimento (três anos para todas as frações). Para as duas primeiras frações, no montante total de 3 500 milhões de HUF (13 milhões de EUR), servia de garantia a hipoteca da filial Malév GH e para a terceira fração, no montante de 5 700 milhões de HUF (21 milhões de EUR), a hipoteca de uma aeronave (HA-LNA, um jato CRJ).
- Medida 6: conversão, em setembro de 2010, destes empréstimos participativos (juntamente com os respetivos juros) em títulos de capital social no valor de **9 400 milhões de HUF**.
- Medida 7: novo aumento de capital, em setembro de 2010, mediante uma entrada de **5 300 milhões de HUF** em numerário. A participação do Estado subiu para 96,5 %.
- Medida 8: novo empréstimo participativo, em setembro de 2010, no montante de **5 700 milhões de HUF**, à taxa de juro de 9,97 % e com reembolso do capital por uma prestação única na data de vencimento. As garantias eram as hipotecas da aeronave HA-LNA CRJ, atrás referida, e a penhora das receitas do tráfego internacional e nacional IATA.

44) Na decisão de abertura do processo, a Comissão questionava também a compatibilidade destas medidas,

enquanto auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, com o mercado interno, à luz das exceções consagradas no TFUE e, em especial, das Orientações omunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade⁽¹²⁾ (a seguir, «as Orientações em matéria de emergência e reestruturação»).

IV. OBSERVAÇÕES DA HUNGRIA

- 45) Nas observações que apresentaram a respeito da decisão de abertura do processo, as autoridades húngaras evocam os factos descritos atrás e expõem em maior detalhe as razões que conduziram às dificuldades da companhia aérea. Confirmam igualmente que a Malév pode ser considerada uma empresa em dificuldade «permanente», na aceção das Orientações em matéria de emergência e reestruturação, pelo menos desde a segunda metade de 2006.
- 46) Anteriormente à abertura formal do processo, as autoridades húngaras tinham alegado, em termos globais, a conformidade de todas as medidas com o princípio do investidor numa economia de mercado e com o princípio do credor numa economia de mercado.
- 47) No que respeita às medidas que acompanhavam a venda da Malév à Airbridge, as autoridades húngaras defendiam a sua compatibilidade com o mercado, dada a garantia prestada pela transferência do empréstimo para a MAV. Quanto à venda, gorada, da Malév GH, nenhuma vantagem tinha sido conferida à Malév, uma vez que o reembolso, ainda que atrasado, do preço de venda estava devidamente garantido e se haviam calculado os juros conexos. No que respeita ao diferimento do pagamento de impostos, além de esta ser uma medida de natureza geral, os montantes em causa estavam cobertos por uma garantia e haviam sido aplicados os juros de mora e as penalizações prescritas. Quanto à renacionalização, as autoridades húngaras afirmavam que teriam podido executar os seus créditos sobre a Malév, mas que isso levaria à falência e liquidação da empresa, e sustentavam que, a terem-no feito, teriam recuperado apenas uma pequena fração dos créditos (além da fração coberta pela garantia do VEB mencionada no ponto 20) e que as consequências para a economia nacional teriam sido muito negativas⁽¹³⁾.
- 48) Em relação aos empréstimos participativos e à sua subsequente conversão em títulos de capital social da Malév, as autoridades húngaras defendem que estas operações não conferiram qualquer vantagem à Malév, uma vez que os empréstimos estavam totalmente garantidos por ativos, que as taxas de juro aplicadas eram as do mercado e que a conversão em títulos incorporava os juros devidos.

⁽¹²⁾ JO C 244 de 1.10.2004, p. 2

⁽¹³⁾ Nomeadamente, perda de postos de trabalho, impacto nos fornecedores da Malév, redução do volume de tráfego no aeroporto de Budapeste e do afluxo de turistas e efeitos negativos na atração de investimentos para a Hungria.

49) As autoridades húngaras não apresentaram quaisquer novos elementos de informação posteriormente à decisão de abertura do processo. De facto, as suas observações a respeito da decisão não contêm elementos novos que sustentem a alegação de que as medidas em apreço não constituem auxílio, nem dados que demonstrem a compatibilidade das referidas medidas com o mercado interno e, em particular, com as Orientações em matéria de emergência e reestruturação.

V. OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS INTERESSADOS

- 50) Apresentaram observações dois concorrentes (*vide* ponto 10), ambos favoráveis à abertura do processo.
- 51) Segundo o concorrente que requereu o anonimato, havia investidores privados interessados em adquirir uma participação de controlo na Malév, o que demonstraria estarem disponíveis opções viáveis em alternativa à renacionalização da Malév em 2010.
- 52) A Wizz Air estima em 27 milhões de EUR, no máximo, o valor de mercado agregado dos ativos transferidos para a MAVA juntamente com o empréstimo do MFB (medida 1), incluindo a marca «Malév», a conduta de querosene e a aeronave B767, ou seja, um valor substancialmente inferior ao do empréstimo. Considera, portanto, que esta operação não se efetuou em condições normais de mercado e conferiu uma vantagem significativa à Malév.
- 53) Relativamente ao diferimento do pagamento de impostos (medida 3), a Air Wizz argumenta que nenhuma empresa privada que se encontrasse na mesma situação financeira da Malév poderia beneficiar automática ou excepcionalmente de tal medida, ao abrigo da legislação da Hungria.

VI. COMENTÁRIOS DA HUNGRIA ÀS OBSERVAÇÕES DOS TERCEIROS INTERESSADOS

- 54) Após prorrogação do prazo de resposta, as autoridades húngaras transmitiram em 5 de setembro de 2011 os seus comentários às observações dos terceiros. As autoridades húngaras mantêm a sua posição de que as medidas anteriores são compatíveis com o princípio do investidor numa economia de mercado (*vide* ponto 59) e não constituem, portanto, auxílio estatal. No seu entender, a natureza das medidas em apreço, i.e. não constituírem auxílio estatal, não é afetada pelo facto de lhes estarem subjacentes objetivos de política pública.
- 55) As autoridades húngaras sustentam que não havia opções viáveis e que só a renacionalização lhes garantia o pleno controlo operacional da Malév, possibilitando que a companhia aérea de bandeira levasse a bom termo o processo de reestruturação que iniciara em 2007 a fim de garantir o seu sucesso comercial. No que respeita à medida 1, as autoridades húngaras consideram que o valor dos ativos

correspondia ao valor do empréstimo; quanto à medida 3, afirmam que o fisco tratou a Malév como trataria qualquer outro sujeito passivo em idêntica situação.

VII. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO NA ACEPTÃO DO ARTIGO 107.º, N.º 1, DO TFUE

VII.1. Generalidades

- 56) Para determinar se as medidas em apreço constituem auxílio estatal, a Comissão tem de avaliar se preenchem os critérios cumulativos enunciados no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Esta disposição estabelece que «[s]alvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados-Membros ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.»
- 57) A Comissão analisa seguidamente, à luz dessa disposição, se as medidas controvertidas em favor da Malév constituem auxílio estatal.
- 58) À luz dos critérios cumulativos de auxílio estatal, a incidência negativa nas trocas comerciais e a distorção da concorrência são inegáveis, no caso em apreço, e não foram sequer contestadas pelas autoridades húngaras. A Malév concorre com outras companhias aéreas da União Europeia, em especial desde que entrou em vigor, a 1 de janeiro de 1993, a terceira fase da liberalização do sector do transporte aéreo («terceiro pacote») ⁽¹⁴⁾. As medidas em questão permitiram que a Malév continuasse a exercer a sua atividade sem ter de enfrentar, como os outros concorrentes, as consequências que normalmente decorreriam dos seus maus resultados financeiros.
- 59) No que respeita à utilização de recursos do Estado e à imputabilidade das medidas, não houve contestação por parte das autoridades húngaras. A APEH é a administração fiscal húngara e, como tal, está claramente sob a tutela do Estado. A MNV é a *holding* gestora das participações sociais do Estado. As suas funções são estabelecidas no mais importante quadro normativo, a lei dos ativos do Estado, e executa as decisões do governo e do ministro da tutela. A MAVA é também ela detida a 100 % pelo Estado (via a MNV) e constitui – como indicam as próprias autoridades húngaras – uma «emanação do Estado húngaro».
- 60) O aspeto da seletividade não foi contestado pelas autoridades húngaras, exceção feita à medida 3 (diferimento do pagamento de impostos). As medidas favoreciam uma única empresa, a Malév.

⁽¹⁴⁾ O «terceiro pacote» incluía a introdução de requisitos harmonizados para as licenças de exploração das transportadoras aéreas da UE [Regulamento (CEE) n.º 2407/92], a abertura do acesso das transportadoras aéreas da UE às rotas aéreas intra-União [Regulamento (CEE) n.º 2408/92] e a liberdade de fixação das tarifas e taxas [Regulamento (CEE) n.º 2409/92].

- 61) Avalia-se seguidamente se as medidas em apreço conferem uma vantagem económica à Malév.
- 62) A Comissão assinala que, de acordo com os princípios bem assentes do direito comunitário, a disponibilização de capital adicional a uma empresa em condições mais favoráveis que as condições normais de mercado poderá cair sob a alçada do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, já que teria por efeito favorecer essa empresa, na acepção do referido artigo. Para determinar se tal vantagem é efetivamente conferida, a Comissão aplica o «princípio do investidor numa economia de mercado». Segundo este princípio, se, em circunstâncias similares, «um investidor privado em condições normais de uma economia de mercado (...), com uma dimensão que possa ser comparada à dos organismos que gerem o sector público, [fosse] levado a injetar os capitais em questão», não haveria auxílio estatal. A Comissão terá, portanto, de averiguar «se um investidor privado teria realizado a operação em causa nas mesmas condições»⁽¹⁵⁾. O comportamento do hipotético investidor privado é o de um investidor prudente⁽¹⁶⁾ cujo desejo de maximização do lucro é contrabalançado por alguma prudência quanto ao nível de risco aceitável para uma determinada taxa de rentabilidade⁽¹⁷⁾.
- 63) Segundo a jurisprudência dos tribunais europeus, embora o comportamento do investidor privado, com o qual se deve comparar a intervenção do investidor público que prossegue objetivos de política económica, não tenha de ser o de um investidor normal que coloca os seus capitais com vista à sua rentabilização a mais ou menos curto prazo, deve, pelo menos, ser o de uma *holding* privada ou de um grupo privado de empresas que prossiga uma política estrutural, global ou sectorial, orientado por perspectivas de rentabilidade a mais longo prazo⁽¹⁸⁾.
- 64) Acresce que «a comparação entre os comportamentos dos investidores público e privado deve ser estabelecida relativamente à atitude que, no momento da operação em causa, teria um investidor privado, à luz das informações disponíveis e das evoluções previsíveis nesse momento»⁽¹⁹⁾.
- 65) A análise e a avaliação da Comissão devem incluir «todos os elementos pertinentes da operação controvertida e do seu contexto», o que compreende a situação financeira da empresa beneficiária e o mercado em causa. Com base nas considerações anteriores, a questão principal que a

Comissão quer explorar é a de a empresa ficar ou não a beneficiar de «uma vantagem económica que não teria obtido em condições normais de mercado»⁽²⁰⁾.

- 66) A Comissão observa ainda que, de acordo com a jurisprudência assente, o princípio do investidor numa economia de mercado é igualmente aplicável aos empréstimos. Ao aplicar este princípio à concessão de um empréstimo, importa perguntar se um investidor privado teria concedido o empréstimo nas condições em que este foi efetivamente concedido ao beneficiário⁽²¹⁾.

VII.2. Avaliação das medidas no seu conjunto

- 67) Conforme indicado na decisão de abertura do processo, o acórdão *BP Chemicals*⁽²²⁾ é relevante para a avaliação do caso em apreço. A Comissão considera, com efeito, que as medidas não são autónomas, antes têm um nexo dado pela sua cronologia e finalidade e pela situação financeira da Malév, uma vez que todas visam salvar a companhia aérea e acudir às necessidades de liquidez e aos problemas de subcapitalização decorrentes dos prejuízos sofridos pela empresa. De facto, as autoridades húngaras argumentam, nas suas observações a respeito da decisão, que as diferentes etapas do «processo» são «indissociáveis» e que todas as medidas tinham em vista um objetivo, o de encontrar um investidor estratégico para assegurar a continuidade da companhia aérea.
- 68) As informações e argumentos das autoridades húngaras deixam claro que as medidas tomadas pela Hungria em favor da Malév são motivadas por considerações de política pública, e não de rentabilidade futura da empresa. As autoridades húngaras assinalaram em várias ocasiões o fracasso da operação de privatização e a importância da Malév para a economia nacional. Reconheceram que, ao decidir das medidas, o Estado entrara em linha de conta com «a relevância da companhia aérea para as infraestruturas nacionais, o mercado de trabalho e os interesses dos fornecedores». Salientaram também que a nenhum investidor privado interessaria adquirir a companhia aérea na sua situação actual. A Comissão tem, pois, de partir do princípio de que nenhum investidor privado teria agido, em circunstâncias semelhantes, como agiu o governo húngaro ao decidir das medidas. Lembra ainda que, segundo o Tribunal de Justiça no acórdão *Boch*, «convém nomeadamente apreciar se, em circunstâncias similares, um sócio privado, baseando-se nas possibilidades de rentabilidade previsíveis, abstraindo de qualquer consideração de carácter social ou de política regional ou sectorial, teria procedido a tal entrada de capital»⁽²³⁾.

⁽¹⁵⁾ Acórdão nos processos apensos T-228/99 e T-233/99, *Westdeutsche Landesbank GZ / Comissão* (Coletânea 2003, p. II-435 et seq., n.º 245)

⁽¹⁶⁾ Cf. acórdão no processo C-482/99, *França / Comissão* (Coletânea 2002, p. I-4397, n.º 71)

⁽¹⁷⁾ *Op. cit.* nota 15, n.º 255

⁽¹⁸⁾ Cf. acórdão no processo C-305/89, *Itália / Comissão* (Coletânea 1991, p. I-1603, n.º 20)

⁽¹⁹⁾ *Op. cit.* nota 15, n.º 246. Ver também acórdão no processo T-16/96, *Cityflyer Express Ltd / Comissão* (Coletânea 1998, p. II-757, n.º 76).

⁽²⁰⁾ *Op. cit.* nota 15, n.º 251

⁽²¹⁾ Cf. acórdão no processo T-16/96, *Cityflyer Express Ltd / Comissão*, n.ºs 45 e 46 (já referido na nota 19)

⁽²²⁾ Acórdão de 15.9.1998 no processo T-11/95, *BP Chemicals*, n.º 170; acórdão de 13.9.2010 nos processos apensos T-415/05, T-416/05 e T-423/05, *Olympic*, n.º 385

⁽²³⁾ Acórdão no processo C-40/85, *Bélgica / Comissão (Boch)* (Coletânea 1986, p. 2321, n.º 13); ver também acórdão nos processos apensos T-129/95, T-2/96 e T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH / Comissão* (Coletânea 1999, p. II-17, n.º 132)

- 69) Vistos os maus resultados financeiros registados pela Malév durante um longo período (*vide* quadro 1 e pontos 103 e 104) e a alegação das autoridades húngaras de que a companhia aérea se encontra em dificuldade permanente desde pelo menos 2006, só seria de esperar um retorno aceitável para um investidor privado se a empresa fosse objeto de uma reestruturação drástica. Contudo, nunca as autoridades húngaras nem a Malév demonstraram estar subjacente a qualquer das medidas em apreço um plano de reestruturação.
- 70) Com base no que precede, a Comissão considera que as medidas 1 a 8, no seu conjunto, não são compatíveis com o princípio do investidor numa economia de mercado. A avaliação das medidas uma a uma confirma esta conclusão.

VII.3. Avaliação das medidas uma a uma

VII.3.1. Medida 1

- 71) De acordo com as autoridades húngaras, a MAVÁ tem uma única função, a de assumir a propriedade de determinados ativos anteriormente pertencentes à Malév e atuar como «veículo para determinadas transações entre a Malév e o MFB». A MAVÁ foi criada exclusivamente com esse propósito.
- 72) No que diz respeito à dívida de 76 milhões de EUR transferida para a MAVÁ, ela tem origem no contrato de empréstimo de 2003 entre a Malév e o MFB. O empréstimo devia ser reembolsado por uma prestação única na data de vencimento e estar coberto por uma garantia do Estado. Este empréstimo de 2003 fazia parte da lista de medidas de auxílio existentes constante do Tratado de Adesão⁽²⁴⁾. Contudo, na transferência de 2007, o prazo de vencimento do empréstimo foi prorrogado para 2017. Por conseguinte, a partir de 2007, a medida em apreço deixou de poder ser considerada um auxílio existente. Com efeito, a prorrogação de uma medida de auxílio constitui um regime de auxílio novo, tal como estabelecido no artigo 4.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento n.º 794/2004 da Comissão⁽²⁵⁾.
- 73) A investigação revelou que esta operação (ou seja, o prolongamento do prazo de vencimento da dívida, a criação da MAVÁ e a transferência para esta da dívida e dos ativos, bem como o contrato de locação financeira) visava apenas a reestruturação da dívida da Malév, tendo as próprias autoridades húngaras admitido que a criação da MAVÁ não tivera em vista fins lucrativos. Em resultado desta operação, a dívida (juntamente com os ativos) foi expurgada do balanço da Malév.
- 74) O argumento das autoridades húngaras de que as obrigações financeiras assumidas pela Malév e pela Airbridge eram suficientes para cobrir os custos da MAVÁ não é aceitável para efeitos de demonstrar a compatibilidade da operação com o mercado interno, já que nenhum operador privado teria incentivos para agir da mesma forma. No que respeita às garantias prestadas, estas destinavam-se a possibilitar que a MAVÁ saldasse a dívida no prazo de vencimento do empréstimo, ou seja, em 2017⁽²⁶⁾. Nenhum investidor privado teria assumido tal risco, ou seja, adquirir ativos de valor futuro incerto contra uma obrigação de pagamento definida.
- 75) Embora as autoridades húngaras tenham fornecido avaliações⁽²⁷⁾ bastante exaustivas para a aeronave B767⁽²⁸⁾ e a conduta de querosene⁽²⁹⁾, a avaliação (pelo método dos fluxos de tesouraria atualizados) respeitante à marca «Malév» (56 000 000 EUR) parece ser circular e altamente dependente do desempenho da companhia aérea, pelo que o seu resultado, especialmente tendo em conta a situação e o desempenho da empresa, não pode ser considerado o valor objetivo da marca. Visto que o Estado estava ciente da probabilidade de a Malév não poder satisfazer as suas obrigações de pagamento de *royalties*, o método dos fluxos de tesouraria atualizados deveria ter resultado num valor nulo. No quadro desta estrutura contratual específica, o valor da marca não pode, portanto, ser aceite como garantia suficiente.
- 76) As partes contratantes estavam certamente cientes de que a Malév, que já em 2007 se encontrava em dificuldade, não tinha condições para satisfazer de forma suficiente as suas obrigações de pagamento de *royalties*. De facto, na sequência desta operação, o pagamento pela Malév dos direitos de utilização da marca não poderia cobrir os «custos» da MAVÁ (ou seja, o pagamento de juros ao MFB). A MAVÁ nunca tomou medidas para executar os pagamentos pendentes.
- 77) A garantia de 32 milhões de EUR do VEB destinava-se, quanto a ela, a cobrir não só o capital, mas também o pagamento regular dos juros devidos pela MAVÁ ao MFB.
- 78) Neste contexto, e dado não se ter transferido para a MAVÁ qualquer equivalente adequado, a eliminação da dívida do balanço da Malév tem ser considerada uma vantagem conferida à empresa.

⁽²⁴⁾ Lista das medidas de auxílio existentes a que se refere o ponto 1, alínea b), do mecanismo de auxílio existente, previsto no anexo IV, capítulo 3, do Tratado de Adesão da República Checa, Estónia, Chipre, Letónia, Lituânia, Hungria, Malta, Polónia, Eslovénia e Eslováquia à União Europeia.

⁽²⁵⁾ JO L 140 de 30.4.2004, p. 1. Cf. acórdão de 25.3.2009 no processo T-332/06, *Alcoa Trasformazioni / Comissão*, n.º 132 (ainda por publicar) e acórdão nos processos apensos T-127/99, T-129/99 e T-148/99, *Diputación Foral de Álava / Comissão* (Coletânea 2002, p. II-1275)

⁽²⁶⁾ A Malév tinha, em especial, a obrigação de readquirir em 2017 a marca «Malév», por um montante de 76 milhões de EUR que serviria para a MAVÁ reembolsar o empréstimo do MFB.

⁽²⁷⁾ As avaliações respeitantes aos três ativos (a aeronave, a conduta de querosene e a marca «Malév») foram efetuadas pela American Appraisal.

⁽²⁸⁾ O método aplicado baseou-se nos custos, tendo igualmente em conta os dados fornecidos na publicação anual «The Aircraft Value Reference» e uma oferta indicativa pela aeronave (comunicada à American Appraisal com base nas informações da Malév).

⁽²⁹⁾ Aplicado o método baseado nos custos.

VII.3.2. *Medida 2*

- 79) No que diz respeito ao adiantamento da MNV pela venda (gorada) da Malév GH, esta última tinha, em 2009, de acordo com a avaliação do perito apresentada pelas autoridades húngaras, um valor líquido de 1 600 milhões de HUF e um valor de mercado estimado de 3 500 milhões de HUF. De facto, em janeiro de 2009, a MNV adiantou à Malév 1 600 milhões de HUF. Este adiantamento era garantido pela hipoteca do jato HA-LNA CRJ (valor de mercado estimado de 1 800 milhões de HUF). Em fevereiro de 2009, o contrato-promessa de compra e venda foi alterado e a MNV adiantou um montante suplementar de 2 700 milhões de HUF (total: 4 300 milhões de HUF), garantido por uma segunda hipoteca da mesma aeronave.
- 80) Nas suas observações a respeito da decisão de abertura do processo, as autoridades húngaras admitem que o adiantamento se destinava, de facto, a assegurar a liquidez da Malév durante a fase de negociação da renacionalização.
- 81) Nos termos do contrato-promessa de compra e venda, essa verba seria devida de imediato (no prazo de dois dias úteis) caso a transação não se concretizasse. No entanto, a MNV nada fez para a reaver depois de ter renunciado ao negócio em julho de 2009. Os juros *ex post* foram apenas *imputados* (mas nunca pagos) quando a dívida foi convertida em títulos de capital social em 2010. A Malév teve assim à sua disposição, gratuitamente, este crédito de tesouraria.
- 82) No entender da Comissão, a medida em apreço confere à Malév uma vantagem, na medida em que o reembolso do adiantamento não foi executado uma vez vencido o prazo em Julho de 2009. Acresce que já antes fora conferida uma vantagem, ou seja, no momento em que o contrato-promessa de compra e venda foi alterado (fevereiro de 2009) e o adiantamento reforçado (acima do valor de mercado estimado da empresa) sem garantias suficientes.

VII.3.3. *Medida 3*

- 83) Relativamente ao diferimento repetido do pagamento de impostos e contribuições sociais, autorizado pela administração fiscal, a Comissão assinala ser manifesto, com base nas informações fornecidas pelas autoridades húngaras, que a Malév o solicitara em doze ocasiões (para diferentes pagamentos), no período 2006-2007, e que a administração o autorizara em cada caso. Nos termos da legislação húngara, a concessão de tais diferimentos é discricionária e poderia, portanto, ter sido negada. A medida em apreço deve, por conseguinte, ser considerada seletiva⁽³⁰⁾.
- 84) Até Julho de 2008, foram cobrados, e pagos pela Malév nos prazos estipulados, os juros de lei. A administração

fiscal justifica as suas decisões pela situação difícil da Malév e pela reestruturação (então) prevista.

- 85) A partir de Julho de 2008, todavia, a Malév cessou os pagamentos respeitantes aos impostos e contribuições sociais e aos juros de mora (excetuando um pagamento parcial, em dezembro de 2008), mas a administração fiscal nada fez para que esta dívida fosse saldada. Autorizou-se, aliás, o reescalonamento de outros pagamentos, muito embora a Malév tivesse faltado aos compromissos assumidos. A partir de abril de 2009, já nem sequer foi reescalada a liquidação dos passivos fiscal e social pendentes desde essa altura (ou seja, não contando com os pagamentos anteriores em atraso), nem a APEH tomou medidas no sentido de executar nem que fosse uma fração da dívida total.
- 86) A Comissão considera que nenhum credor privado teria agido como o Estado húngaro. De facto, nunca foram tomadas medidas concretas, desde julho de 2008, para executar a dívida. Além disso, a situação financeira da empresa, apesar de algumas medidas de reestruturação, manteve-se muito débil (*vide* quadro 1), havendo poucas ou nenhuma perspectiva de regresso à rentabilidade. Em idênticas circunstâncias, um credor privado teria cuidado de fazer cumprir os compromissos de pagamento assumidos e nunca aceitaria um segundo reescalonamento depois de a Malév ter ficado em falta em relação ao primeiro.
- 87) Por conseguinte, desde julho de 2008, pelo menos, a sistemática inexecução dos passivos fiscal e social da Malév pela administração fiscal e os reescalamentos subsequentes conferiram uma vantagem à empresa.

VII.3.4. *Medida 4*

- 88) No que respeita ao aumento de capital de Fevereiro de 2010, com o qual o Estado renacionalizou a companhia aérea, na qual não tinha qualquer participação desde a privatização, o facto mais marcante é que, embora 99,95 % do capital da Malév tenha sido alienado em 2007 a um preço equivalente de cerca de 740 000 EUR, em 2010 o Estado pagou *de facto* um preço equivalente de 94 milhões de EUR por uma participação de 94,6 % (por meio do aumento de capital, realizado, em parte, pela injeção de 20 700 milhões de HUF de capital novo e, em parte, por conversão em títulos de capital social da dívida correspondente ao adiantamento de 4 700 milhões de HUF pago para aquisição da Malév GH), ou seja, 127 vezes o preço de venda original. Este comportamento do Estado, especialmente tendo em conta que, entretanto, a companhia aérea acumulara prejuízos e continuava com uma situação líquida negativa e que não havia nenhum plano de reestruturação credível, não é compatível com o mercado. De facto, as próprias autoridades húngaras reconheceram que a Malév se encontra em «dificuldade permanente» e que no início de 2010 nenhum investidor privado se mostrava interessado em adquirir a empresa.

⁽³⁰⁾ Cf. acórdãos de 29.6.1999, no processo C-256/97, *DM Transport*, n.º 27, e de 11.7.2002, no processo T-152/99, *HAMSA*, n.º 157.

- 89) Embora o aumento de capital ascendesse a 25 400 milhões de HUF (ou seja, o montante pago pelo Estado húngaro para adquirir 94,6 % da companhia aérea), a Malév tinha, à data da operação de conversão, uma situação líquida negativa de 41 mil milhões de HUF (152 milhões de EUR), prejuízos acumulados no montante de 51 mil milhões de HUF (189 milhões de EUR) e uma dívida total de 75 mil milhões de HUF (278 milhões de EUR) ⁽³¹⁾. De acordo com as contas financeiras de 2010, no início desse ano os problemas de financiamento da transportadora aérea eram graves, a dívida atingia níveis dramáticos e não havia praticamente fontes de financiamento, nem estava disponível financiamento comercial por falta de um acionista estratégico. De facto, a companhia aérea é deficitária pelo menos desde 2003, sem qualquer perspectiva realista de regresso à viabilidade, e nem mesmo o acionista privado conseguiu sanar a situação da empresa. Num tal contexto, era claro que o aumento de capital não seria suficiente para reabilitar a empresa e que, após a renacionalização, a Malév continuaria a necessitar de capital e liquidez meramente para se manter à tona.
- 90) Quanto ao argumento das autoridades húngaras de que a renacionalização da Malév onerava menos o Estado do que a execução dos créditos deste sobre a empresa, a Comissão observa que, como reconhecem as próprias autoridades húngaras, em caso de falência o Estado húngaro teria recuperado uma fracção muito pequena dos seus créditos, para além da coberta pela garantia do VEB (na realidade, à data da transação, a situação líquida era negativa). Mesmo assim, o Estado decidiu manter a companhia aérea em atividade, convertendo o seu crédito e injetando 20 700 milhões de HUF (cerca de 77 milhões de EUR) de capital novo. Nenhum investidor privado teria arcado com este novo ónus financeiro numa situação análoga, sobretudo na falta de perspectivas realistas de regresso da empresa à viabilidade.
- 91) A Comissão observa ainda que, em simultâneo com o aumento de capital da Malév pelo Estado húngaro, a Airbridge (e indiretamente o VEB) converteu em títulos de capital social o seu crédito de 1 400 milhões de HUF. Contudo, este montante corresponde a apenas 5 % do capital novo e o Estado, além da conversão da dívida, contribuiu também com um montante considerável de capital novo. De facto, a injeção de capital novo representou 77 % do aumento de capital. Atendendo, além disso, às más condições financeiras da Malév, a probabilidade de a Airbridge reaver o montante referido era muito baixa, para não dizer inexistente. Por conseguinte, o comportamento que a entidade privada teria no caso em apreço é materialmente diferente do assumido pelo Estado húngaro, pelo que não se pode considerar que o Estado agiu como um investidor privado.

Quadro 2

Aumento de capital de 2010

Participante no aumento de capital	Participação (mil milhões de HUF)	Tipo de participação	Percentagem de participação
MNV	20,7	capital novo	77 %

⁽³¹⁾ Contas financeiras de 2010

Participante no aumento de capital	Participação (mil milhões de HUF)	Tipo de participação	Percentagem de participação
MNV	4,7	conversão de dívida em títulos de capital social	18 %
Airbridge/VEB	1,4	conversão de dívida em títulos de capital social	5 %
TOTAL	26,8		100 %

- 92) Com base no que precede, a Comissão conclui que, nessas circunstâncias, a renacionalização da Malév em Fevereiro de 2010, por meio do aumento de capital, conferiu uma vantagem à empresa.

VII.3.5. Medidas 5 a 8

- 93) Relativamente às medidas pós-renacionalização, é evidente que os empréstimos participativos e as injeções de capital se destinavam a financiar a exploração corente da Malév e a evitar que a insolvência iminente da empresa se concretizasse. O Estado tomou, assim, estas medidas com o mesmo objectivo: manter a Malév em atividade. Elas estão também estreitamente ligadas pela sua cronologia, visto terem sido tomadas a intervalos muito curtos (ou seja, de maio a setembro de 2010). Por conseguinte, a Comissão considera, em sintonia com o acórdão *BP Chemicals*, que estes empréstimos participativos não podem ser avaliados à luz do princípio do investidor numa economia de mercado nem, em particular, à luz da comunicação relativa às taxas de referência ⁽³²⁾, uma vez que estão todos directamente ligados à medida 4 e que, portanto, a sua natureza de auxílio estatal não pode ser avaliada de forma isolada.
- 94) Das informações prestadas pelas autoridades húngaras ressalta claramente que nenhum operador privado estava disposto a financiar a Malév e que as únicas fontes de financiamento da empresa eram os créditos dos fornecedores e a liquidez disponibilizada pelo Estado. No momento em que concedeu os empréstimos, o Estado húngaro não podia realisticamente esperar que a Malév conseguisse pagar os juros devidos e reembolsar o empréstimo. Além disso, é também duvidoso que um credor privado assumisse o risco de conceder a uma empresa em situação comparável à da Malév (ou seja, em dificuldade permanente) um empréstimo a reembolsar numa prestação única na data de vencimento. Por último, tendo em conta o historial da empresa face ao Estado credor (por exemplo, o não reembolso do adiantamento para aquisição da Malév GH, os repetidos diferimentos do pagamento de impostos e os pagamentos em falta), nem o Estado nem nenhum outro investidor poderia realisticamente esperar que a Malév cumprisse as suas obrigações.

- 95) Por outro lado, mesmo à luz da comunicação relativa às taxas de referência, as taxas de juro fixadas e as garantias acordadas não seriam suficientes para excluir a existência

⁽³²⁾ Comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização, JO C 14 de 19.1.2008, pp. 6.

de auxílio estatal. A taxa de juro fixada era de 9,97 %, ao passo que a taxa de referência em forintes no momento do empréstimo era 5,97 %. Uma majoração de uns meros 400 pontos sobre a taxa de base é insuficiente, tendo em conta o desempenho e a situação financeira passados da Malév (continuamente à beira da falência). No que diz respeito à cobertura dos empréstimos por garantias, o valor de mercado da Malév GH (3 500 milhões de HUF) em caso de falência da Malév é questionável, dado que esta era o principal parceiro da atividade de assistência em escala: em 2009, 63 % dos rendimentos foram gerados pela Malév. Assim, pelo menos a curto prazo, o desempenho económico da Malév GH dependia da existência da Malév e o seu valor de mercado teria, assim, diminuído substancialmente em caso de falência desta última.

96) Na falta de um plano de reestruturação credível, era claro desde o início que nem os empréstimos nem o aumento de capital permitiriam a recuperação da empresa, que continuava a estar numa situação crítica e com um valor de mercado igual a zero. Assim, as medidas equivalem na prática a uma subvenção direta, já que não havia qualquer perspectiva de o Estado recuperar os fundos «investidos».

97) A Comissão considera, por conseguinte, que as medidas 5 a 8 conferiram uma vantagem à Malév.

VII.4. Conclusão quanto à existência de auxílio estatal

98) Segundo a avaliação que precede, todas as medidas em apreço (1 a 8) conferem vantagens à Malév, estando na sua base recursos estatais.

99) Acresce ser a Malév uma companhia aérea e, como tal, uma empresa. Esta empresa concorre com companhias aéreas que não beneficiam da mesma vantagem. Por conseguinte, as medidas falseiam a concorrência. Além disso, a empresa opera num sector (a aviação) em que se efetuam trocas comerciais entre os Estados-Membros: o critério de serem afetadas as trocas comerciais na União está, assim, também preenchido.

100) Por último, as medidas são específicas e seletivas, na medida em que favorecem uma única empresa (a Malév).

101) Tendo em conta os argumentos expostos, a Comissão conclui que as medidas 1 a 8 preenchem os critérios consagrados no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Em tais circunstâncias, têm de ser consideradas auxílio estatal na aceção dessa disposição.

VII.5. Compatibilidade do auxílio com o mercado interno

102) O artigo 107.º, n.ºs 2 e 3, do TFUE prevê derrogações à regra geral da incompatibilidade dos auxílios estatais com o mercado interno, enunciada no artigo 107.º, n.º 1.

103) No entender da Comissão, a Malév encontra-se em dificuldade permanente desde pelo menos 2006, é deficitária

desde pelo menos 2003 (ver quadro 1) e o seu capital próprio era negativo já em 2006 (figura 1). As próprias autoridades húngaras confirmaram que a companhia aérea enfrenta dificuldades permanentes e reunia condições para um processo de insolvência desde o segundo semestre de 2006, preenchendo, por conseguinte, as condições previstas no ponto 10, alínea c), das Orientações em matéria de emergência e reestruturação. Estas seriam, assim, a única base para determinar a compatibilidade.

104) No que respeita à elegibilidade e ao princípio do auxílio único, a Comissão salienta que as medidas em apreço não constituem um «processo de reestruturação». A companhia aérea mudou duas vezes de proprietário no período de referência (2007-2010), com a privatização e a renacionalização. Esteve em «reestruturação» contínua, mas sem um plano coerente. Houve, na realidade, algumas iniciativas de redução de custos (dispensa de pessoal e diminuição do número de ligações) após a privatização, mas o custo unitário não diminuiu suficientemente. De acordo com as autoridades húngaras, em 2009 foi adotada uma nova «orientação estratégica», que viria a ser revista pela consultora Roland Berger no contexto da renacionalização. As medidas em apreço são, portanto, medidas de reestruturação distintas, violando, em princípio, ao princípio do auxílio único.

105) A Comissão observa que, mesmo que a Malév fosse elegível para auxílio ao abrigo das Orientações em matéria de emergência e reestruturação (ou seja, fosse satisfeito o princípio do auxílio único, o que não é o caso), os requisitos para auxílio de emergência e à reestruturação compatível não estariam preenchidos, pelas razões expostas a seguir.

106) No que respeita aos auxílios de emergência, não estão preenchidos as condições previstas no ponto 25, alíneas a) a e), das Orientações em matéria de emergência e reestruturação. Em especial, as medidas em apreço não se limitam ao mínimo necessário e não está demonstrado que se justificam por razões sociais prementes e que não têm efeitos indiretos negativos, inaceitáveis para outros Estados-Membros. Além disso, a maioria das medidas, com exceção da 5 e da 8, não assume a forma de empréstimo ou garantia.

107) No que respeita aos auxílios à reestruturação, nenhuma das condições de compatibilidade previstas nas Orientações em matéria de emergência e reestruturação está preenchida.

108) No que se refere em especial aos pontos 34 e 35 das Orientações em matéria de emergência e reestruturação, «restauração da viabilidade a longo prazo», as autoridades húngaras não demonstraram as perspectivas de viabilidade da companhia aérea nem apresentaram um plano de reestruturação consentâneo com os requisitos dos pontos 36 e 37 das Orientações em matéria de emergência e reestruturação.

- 109) Além disso, no que se refere ao requisito de «prevenção de distorções indevidas da concorrência» (pontos 38 a 42 das Orientações), a Comissão observa que não foram tomadas medidas compensatórias.
- 110) Por último, no respeitante à condição «auxílio limitado ao mínimo necessário» (pontos 43 a 45 das Orientações em matéria de emergência e reestruturação), não houve qualquer contribuição própria.
- 111) Tendo em conta o que precede, as medidas 1 a 8, tomadas em benefício da Malév desde 2007, não são compatíveis com as Orientações. Como se destinam a uma empresa em dificuldade, nenhuma outra base de avaliação da compatibilidade pode ser considerada. Por conseguinte, as medidas são incompatíveis com o mercado interno.

VIII. RECUPERAÇÃO

VIII.1. Generalidades

- 112) De acordo com o TFUE e com a jurisprudência assente do Tribunal de Justiça, a Comissão é competente para decidir se o Estado-Membro em causa deve suprimir ou modificar um auxílio⁽³³⁾ quando verifica que este é incompatível com o mercado interno. O Tribunal tem também declarado reiteradamente que a obrigação que incumbe ao Estado de suprimir um auxílio considerado incompatível com o mercado interno pela Comissão visa restabelecer a situação anterior⁽³⁴⁾. Neste contexto, o Tribunal determinou que se considera atingido esse objetivo assim que o beneficiário reembolsa os montantes concedidos através de auxílios ilegais, perdendo assim a vantagem de que tinha beneficiado no mercado relativamente aos seus concorrentes e sendo reposta a situação anterior à concessão do auxílio⁽³⁵⁾.
- 113) Na sequência desta jurisprudência, o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho⁽³⁶⁾ estabeleceu que «nas decisões negativas relativas a auxílios ilegais, a Comissão decidirá que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio do beneficiário».
- 114) Assim, uma vez que as medidas em apreço devem ser consideradas auxílios ilegais e incompatíveis com o mercado interno, estes têm de ser recuperados a fim de restabelecer a situação existente no mercado antes da sua concessão. A recuperação deve, portanto, produzir efeitos a partir do momento em que a vantagem é conferida ao

beneficiário, ou seja, a data em que o auxílio foi colocado à disposição do beneficiário, e vencer juros até ao reembolso efetivo.

VIII.2. Elemento de auxílio presente nas medidas

VIII.2.1. Medida 1

- 115) A Comissão reconhece que a «Malév» tem um certo valor no mercado da aviação, enquanto marca da transportadora nacional húngara em décadas de atividade. Considera, por outro lado, que, dada a estrutura contratual específica, o valor da marca reivindicado pelas autoridades húngaras não pode ser aceite. O valor objetivo deveria ter-se baseado numa avaliação independente que tivesse também em conta a situação financeira global da Malév.
- 116) Com base no que precede, calcula-se que o elemento de auxílio na medida 1 ascenderá a 56 milhões de EUR, ou seja, 76 milhões de EUR menos o valor da conduta de querosene e da aeronave (20 milhões de EUR) e o valor objetivo da marca «Malév»⁽³⁷⁾. O elemento de auxílio exato deve ser calculado pelas autoridades húngaras. Se estas não apresentarem argumentos convincentes quanto ao valor objetivo da marca no momento da transferência desta para a MAVÁ, considerar-se-á elemento de auxílio a totalidade do montante de 56 milhões de EUR.

VIII.2.2. Medida 2

- 117) Conforme referido atrás, a Comissão considera que esta medida conferiu à Malév uma vantagem, dado o adiantamento não ter sido reembolsado à data de vencimento. Acresce que já antes houvera outra vantagem, designadamente quando o contrato-promessa de compra e venda foi alterado, em fevereiro de 2009, e o adiantamento reforçado (acima do valor de mercado da empresa estimado).
- 118) A Comissão conclui que nenhum operador privado teria disponibilizado tal linha de crédito. Com efeito, nenhum operador privado aceitaria pôr esses fundos à disposição da Malév, especialmente a título gratuito e sem prever medidas para os reaver. De facto, nas suas observações à decisão de abertura do processo, as autoridades húngaras reconhecem que o adiantamento se destinava a garantir a sobrevivência da Malév (ver ponto 80). Por conseguinte, o elemento de auxílio é o montante total a que ascendeu a linha de crédito no período em que esteve à disposição do beneficiário: 800 000 000 HUF (diferença entre o «sobrepagamento» pela Malév GH e o valor de mercado desta), entre fevereiro e julho de 2009, e 4 300 000 000 HUF (montante total do adiantamento), entre julho de 2009 e fevereiro de 2010. Para efeitos da recuperação dever-se-á, por conseguinte, ter em conta o facto de o montante ter sido convertido em títulos de capital social em fevereiro de 2010 (ver medida 4, a seguir).

⁽³³⁾ Acórdão no processo C-70/72, *Comissão / Alemanha*, n.º 13 (Coletânea 1973, p. 813)

⁽³⁴⁾ Acórdão nos processos apensos C-278/92, C-279/92 e C-280/92, *Espanha / Comissão*, n.º 75 (Coletânea 1994, p. I-4103)

⁽³⁵⁾ Acórdão no processo C-75/97, *Bélgica / Comissão*, n.ºs 64 e 65 (Coletânea 1999, p. I-3671)

⁽³⁶⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p. 1

⁽³⁷⁾ Conforme se conclui no ponto 75, as autoridades húngaras não justificaram o valor atribuído à marca Malév, o qual poderá mesmo ser zero.

VIII.2.3. *Medida 3*

- 119) Relativamente ao diferimento e à inexecução das obrigações fiscais e sociais, a Comissão considera que toda a dívida da Malév à APEH pendente de julho de 2008 a março de 2010 e não executada constituiu auxílio estatal. Além disso, todos os reescalamentos autorizados após esta data (julho de 2008) constituem integralmente auxílio estatal. Nada indica, com efeito, que um credor privado teria acedido a tais diferimentos e reescalamentos. Para efeitos da recuperação dever-se-á ter em conta o facto de os montantes em dívida terem sido pagos em março de 2010.

VIII.2.4. *Medida 4*

- 120) Relativamente ao aumento de capital, a Comissão considera que, dada a situação financeira da Malév, a aparente necessidade de mais apoio depois de injetado o capital e a falta de qualquer perspectiva realista de recuperação dos fundos «investidos», nenhum investidor privado teria posto tais fundos à disposição da Malév. O elemento de auxílio é o capital de 25 400 000 000 HUF injetado, acrescido dos 4 700 000 000 HUF (adiantamento para aquisição Malév GH) convertidos de dívida em títulos de capital social.

VIII.2.5. *Medida 5*

- 121) Quanto aos empréstimos num total de 9 200 milhões de HUF, a Comissão considera, à luz do historial de endividamento e da situação da companhia aérea no momento da concessão dos empréstimos, que o Estado não tinha qualquer razão para esperar ser reembolsado e mesmo que era duvidoso que a Malév conseguisse sequer pagar os juros. De facto, os juros imputados não foram pagos, tendo sido subseqüentemente convertidos em títulos de capital social.

- 122) A Comissão considera, portanto, que se pode equiparar o empréstimo a uma subvenção direta, pelo que o elemento de auxílio é a totalidade do empréstimo de 9 200 milhões de HUF no período em que esteve à disposição do beneficiário, ou seja, entre o pagamento das frações (maio, junho e julho de 2010, respetivamente) e a conversão do empréstimo em títulos de capital social (setembro de 2010). Os juros devidos mas não pagos deverão incluir-se no elemento de auxílio. Para efeitos da recuperação dever-se-á, assim, ter em conta o facto de o montante ter sido convertido em títulos de capital social em setembro de 2010 (ver medida 6, a seguir).

VIII.2.6. *Medida 6*

- 123) Pelas razões expostas no ponto 120, a Comissão considera que o montante total da dívida convertida em títulos de capital social se pode equiparar a uma subvenção direta e que, por conseguinte, a totalidade dos 9 400 milhões de HUF constitui o elemento de auxílio desde setembro de 2010.

VIII.2.7. *Medida 7*

- 124) Pelas razões expostas no ponto 120, a Comissão considera que o elemento de auxílio desde setembro de 2010 é o capital de 5 300 milhões de HUF injetado.

VIII.2.8. *Medida 8*

- 125) Pelas razões expostas no ponto 120, a Comissão considera que o montante total do empréstimo é equiparável a uma subvenção direta e que, por conseguinte, a totalidade dos 5 700 milhões de HUF constitui o elemento de auxílio desde setembro de 2010.

IX. CONCLUSÃO

- 126) À luz do que precede, a Comissão conclui que as medidas 1 a 8 executadas pela Hungria em favor da Malév constituem auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- 127) A Comissão conclui, ainda, que as medidas 1 a 8 são incompatíveis com o mercado interno.
- 128) Este auxílio incompatível à Malév deve ser recuperado, conforme indicado na secção VIII.2, a fim de restabelecer a situação existente no mercado antes da sua concessão. Compete às autoridades húngaras calcularem o montante total exato do valor a cobrar, acrescido de juros.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As medidas seguintes, tomadas pela Hungria em favor da Malév Hungarian Airlines Zrt., constituem auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE:

- a) Medida 1: transferência para a MAV (propriedade do Estado), em 31 de dezembro de 2007, de um empréstimo concedido em 2003 à Malév pelo MFB, um banco de desenvolvimento propriedade do Estado a 100 %;
- b) Medida 2: disponibilização de uma «linha de crédito» no valor de 4 300 milhões de HUF por um ano, no contexto da compra (não concretizada) pela MNV da filial Malév GH;
- c) Medida 3: não execução da dívida ao fisco e à segurança social pendente de julho de 2008 a março de 2010 e diferimento de vários pagamentos a estas entidades desde julho de 2008;
- d) Medida 4: aumento de capital pela MNV em fevereiro de 2010, no valor de 25 400 milhões de HUF (realizado em parte por uma injeção de 20 700 milhões de HUF e em parte por conversão, em títulos de capital social, da dívida representada pelo adiantamento de 4 700 milhões de HUF para aquisição da Malév GH);

- e) Medida 5: três empréstimos participativos da MNV à Malév, entre maio e agosto de 2010, num total de 9 200 milhões de HUF acrescido dos juros devidos mas não pagos;
- f) Medida 6: conversão, em setembro de 2010, dos empréstimos participativos (e respetivos juros), referidos no artigo 1.º, alínea e), em títulos de capital social, no valor de 9 400 milhões de HUF;
- g) Medida 7: novo aumento de capital, no valor de 5 300 milhões de HUF, em setembro de 2010;
- h) Medida 8: novo empréstimo participativo em setembro de 2010, no valor de 5 700 milhões de HUF acrescido dos juros devidos mas não pagos.

Artigo 2.º

Os auxílios referidos no artigo 1.º, concedidos ilegalmente pela Hungria à Malév Hungarian Airlines Zrt., em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno.

Artigo 3.º

1. A Hungria procederá à recuperação dos auxílios referidos no artigo 1.º junto do beneficiário.
2. Os montantes a recuperar vencem juros desde a data em que foram postos à disposição do beneficiário até à data da sua recuperação efetiva.
3. Os juros devem ser calculados numa base composta, em conformidade com o disposto no Capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004.

Artigo 4.º

1. A recuperação dos auxílios a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, será imediata e efetiva.

2. A Hungria assegurará a execução da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da sua notificação.

Artigo 5.º

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a Hungria deve fornecer à Comissão as seguintes informações:

- a) O montante total (capital e juros) a recuperar junto do beneficiário;
- b) A descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;
- c) Documentos que demonstrem que o beneficiário foi intimado a reembolsar o auxílio.

2. A Hungria manterá a Comissão informada da evolução das medidas nacionais adotadas para dar cumprimento à presente decisão até estar concluída a recuperação dos auxílios a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, acrescidos de juros. A simples pedido da Comissão, a Hungria transmitir-lhe-á de imediato informações sobre as medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à decisão. Fornecer-lhe-á também informações pormenorizadas sobre os montantes de auxílio e os juros já recuperados junto do beneficiário.

Artigo 6.º

A Hungria é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 9 de janeiro de 2012.

Pela Comissão

Joaquín ALMUNIA

Vice-Presidente

DECISÃO DA COMISSÃO

de 19 de Setembro de 2012

relativa ao Auxílio estatal SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) executado pela República Checa a favor da České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — Plano de reestruturação)

[notificada com o número C(2012) 6352]

(Apenas faz fé a versão em língua checa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2013/151/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e, nomeadamente, o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Tendo em conta a decisão através da qual a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE ⁽¹⁾ relativamente ao auxílio SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) ⁽²⁾,

Tendo dado oportunidade às partes interessadas de apresentarem as suas observações em conformidade com as disposições mencionadas e tendo em conta essas mesmas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Por carta de 12 de maio de 2010, a República Checa notificou a Comissão do auxílio à reestruturação concedido à České aerolinie, a.s. (adiante designada por «ČSA»). A Comissão solicitou informações adicionais por cartas de 6 de junho de 2010 e 25 de novembro de 2010, às quais as autoridades checas responderam por cartas de 15 e 24 de setembro de 2010, 15 de dezembro de 2010 e 28 de fevereiro de 2011.

⁽¹⁾ Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser, respetivamente, os artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»). As duas séries de disposições são idênticas em termos de substância. Para efeitos da presente decisão, as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE devem ser entendidas, sempre que apropriado, como referências aos artigos 87.º e 88.º, respetivamente, do Tratado CE. O TFUE introduziu igualmente algumas alterações na terminologia, tais como a substituição de «Comunidade» por «União» e de «mercado comum» por «mercado interno». A presente decisão utilizará a terminologia do TFUE.

⁽²⁾ Decisão C(2011) 994 final da Comissão, de 23 de fevereiro de 2011 (JO C 182 de 23.6.2011, p. 13).

- (2) Por carta de 23 de fevereiro de 2011, a Comissão notificou a República Checa da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE relativamente ao auxílio (adiante designada por «decisão de início do procedimento»). A República Checa apresentou as suas observações sobre a referida decisão por carta de 28 de abril de 2011. Por cartas de 26 de julho de 2011, 15 de março de 2012, 7 de maio de 2012 e 11 de julho de 2012, a Comissão colocou questões adicionais, às quais a República Checa respondeu em 22 de agosto de 2011, 15 de setembro de 2011, 7 de outubro de 2011, 16 de novembro de 2011, 23 de novembro de 2011, 12 de dezembro de 2011, 3 de janeiro de 2012, 16 de abril de 2012, 22 de maio de 2012, 14 de junho de 2012, 5 de julho de 2012, 10 de julho de 2012, 20 de julho de 2012 e 10 de agosto de 2012.

- (3) A decisão de início do procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 23 de junho de 2011. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações.

- (4) A Comissão recebeu observações de duas partes interessadas em 30 de junho de 2011, 19 de julho de 2011, 15 de agosto de 2011, 25 de novembro de 2011 e 13 de dezembro de 2011. A Comissão transmitiu as observações em causa à República Checa, dando-lhe a oportunidade de sobre elas se pronunciar; as observações da República Checa foram comunicadas por cartas de 31 de agosto de 2011 e 3 de fevereiro de 2012.

2. DESCRIÇÃO DA MEDIDA E DO PLANO DE REESTRUTURAÇÃO

2.1. AUXÍLIO À REESTRUTURAÇÃO

- (5) As medidas de auxílio à reestruturação notificadas foram (i) um empréstimo no valor de 2 500 milhões de coroas checas (CZK) concedido pela empresa pública Osinek, a.s. (caso fosse considerado um auxílio estatal); (ii) a desconstituição de garantias e a capitalização (conversão da dívida em capital) do empréstimo concedido pela Osinek; e (iii) um crédito bancário garantido no valor de 20,8 milhões de EUR para financiar a aquisição de uma aeronave. Os custos totais de reestruturação previstos notificados ascendem a [8,9–10,5] ^(*) mil milhões de CZK ⁽³⁾ ([360–410] milhões de EUR).

^(*) Segredos comerciais

⁽³⁾ Montante total dos custos de reestruturação na sequência de uma revisão do plano de reestruturação (a partir de 3 de Janeiro de 2012). Na notificação, os custos de reestruturação ascendiam a [7,60-9,20] mil milhões de CZK.

(6) Em 21 de março de 2012, a Comissão adotou uma decisão no processo SA.29864 – Possíveis implicações, em termos de auxílios estatais, de um empréstimo concedido pela Osinek a.s. O inquérito revelou que o empréstimo concedido pela Osinek não constituía um auxílio estatal e, mesmo que constituísse, tratar-se-ia de um auxílio compatível com o Quadro Comunitário Temporário relativo às medidas de auxílio estatal destinadas a apoiar o acesso ao financiamento durante a atual crise financeira e económica ⁽¹⁾ (adiante designado por «Quadro Temporário»). Por conseguinte, o presente caso de reestruturação já não abrange essa medida. O crédito bancário garantido, no valor de 20,8 milhões de EUR, foi abandonado, uma vez que a ČSA conseguiu obter um financiamento por locação financeira concedido por [...]. Por este motivo, a única medida de auxílio à reestruturação que continua por avaliar é a capitalização (conversão da dívida em capital) do empréstimo concedido pela Osinek, precedida da desconstituição de garantias em relação ao referido empréstimo.

Desconstituição de garantias e capitalização (conversão da dívida em capital)

(7) Em 3 de maio de 2010, o Governo checo adotou a Resolução n.º 333 relativa ao plano de reestruturação da ČSA (adiante designada por «Resolução n.º 333»),

através da qual instruiu o Ministério da Indústria e do Comércio ⁽²⁾ para libertar os penhores sobre algumas das garantias antes do aumento do capital social da ČSA. A capitalização (conversão da dívida em capital) teve por base jurídica a referida Resolução e foi executada em 30 de junho de 2010.

2.2. BENEFICIÁRIO

(8) A ČSA é a transportadora aérea nacional da República Checa desde 1923. Em 2009, transportou 37 % dos passageiros que iniciaram ou terminaram a sua viagem em Praga. A ČSA é uma empresa pública cujo capital é detido a 95,69 % pela República Checa, através do respetivo Ministério das Finanças. Os acionistas minoritários são a Česká pojišťovna a. s. (2,26 %), Praga, a capital da República Checa (1,53 %) e Bratislava, a capital da Eslováquia (0,51 %). A ČSA é membro da Sky Team Alliance e presta serviços de transporte aéreo regular (para 104 destinos em 44 países). Em 2009, a ČSA transportou 4,7 milhões de passageiros e gerou 14,9 mil milhões de CZK (96 milhões de EUR) em receitas.

(9) O Quadro 1 apresenta a evolução dos dados financeiros da ČSA, desde 2006 até ao primeiro semestre de 2011.ts

Quadro 1

Dados financeiros da Czech Airlines (de acordo com as Normas Contabilísticas checas)

'000 CZK	2006	2007	2008	2009	2010	06/2011
Lucros/Perdas	- 396 951	206 600	470 057	- 3 756 125	76 159	[- 710 000 - (- 630 000)]
Volume de negócios	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000-7 250 000]
Fluxo de caixa de atividades de exploração	- 533 192	- 275 234	- 1 762 376	- 3 066 694	- 1 205 542	N/A
Dívida	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000-2 900 000]
Juros líquidos	- 94 374	- 55 254	- 14 263	N/A	N/A	N/A
Valor de ativo líquido	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000-6 225 000]

Quadro 2

Evolução dos principais critérios em 2009 (de acordo com as Normas Contabilísticas checas)

'000 CZK	31.3.2009	30.6.2009	30.9.2009
Perdas	[- 1 320 000-(- 1 190 000)]	[- 1 840 000-(- 1 660 000)]	[- 2 625 000-(- 2 365 000)]
Volume de negócios	[4 385 000-4 820 000]	[9 265 000-10 235 000]	[14 300 000-15 830 000]
Dívida	[5 685 000-6 285 000]	[5 550 000-6 065 000]	[6 290 000-6 960 000]
Valores de ativos líquidos	[8 340 000-9 255 000]	[8 990 000-9 920 000]	[8 470 000-9 390 000]

⁽¹⁾ JO C 16 de 22.1.2009, p. 1.

⁽²⁾ As contas a receber da ČSA decorrentes do acordo de empréstimo foram afectadas ao Ministério da Indústria e do Comércio em setembro de 2009. Este acordo permitiu a liquidação da Osinek.

- (10) Os números demonstram que, apesar de alguns desenvolvimentos negativos, a ČSA conseguiu, ainda assim, obter lucros em 2007 e 2008. No entanto, o resultado de exploração registou uma deterioração significativa em 2009, devido ao impacto da crise económica. O volume de negócios registou uma ligeira diminuição durante o período em observação, enquanto o fluxo de caixa diminuiu consideravelmente. O nível da dívida, calculado como a soma dos passivos a longo e a curto prazo e dos empréstimos bancários, permaneceu praticamente estável. O valor dos ativos diminuiu significativamente, nomeadamente em 2009.
- (11) O Quadro 2 apresenta a evolução trimestral em 2009. É possível constatar que as perdas da empresa aumentaram consideravelmente, especialmente entre junho e setembro – em [705–785] milhões de CZK, em oposição aos [470–520] milhões de CZK registados entre março e junho. A variação do volume de negócios ascendeu a [4,88–5,42] milhões de CZK entre março e junho e a [5,04–5,59] mil milhões de CZK no período compreendido entre junho e setembro. A variação não é significativa, pelo que não pode significar que a situação da empresa se deteriorou principalmente no primeiro semestre do ano. A dívida da empresa diminuiu no período compreendido entre março e junho e aumentou em [0,89–1,05] mil milhões de CZK no período compreendido entre junho e setembro. Por último, o valor total dos ativos da ČSA registou um aumento durante o primeiro período em observação (março a junho) e diminuiu em [75–85] milhões de CZK no período compreendido entre junho e setembro.
- (12) As autoridades checas alegam que, embora a situação financeira da ČSA se tenha deteriorado em consequência da recessão económica global logo no final de 2008, tinham motivos para acreditar que seriam alcançados resultados significativamente melhores durante a época de verão de 2009, altura em que as receitas do setor da aviação comercial geralmente atingem o seu ponto máximo. Com base neste prognóstico, apoiado pela sua experiência adquirida em anos anteriores, a ČSA previa a criação de reservas suficientes que lhe permitiriam estabilizar o fluxo de caixa e evitar prejuízos futuros.
- (13) Todavia, os resultados do primeiro semestre de 2009, comunicados ao Conselho de Administração em meados de agosto de 2009, revelaram um decréscimo significativo na receita média em junho. Tornou-se claro que a empresa deixou de ter capacidade para exercer a sua atividade sem a adoção imediata de medidas de redução de custos e assistência financeira proveniente de fontes externas. O Conselho de Administração da empresa criou então um grupo de trabalho, encarregado de elaborar o plano de reestruturação da empresa. Por conseguinte, em agosto de 2009, o Conselho de Administração da ČSA adotou medidas com o intuito de dar início ao processo de reestruturação e a atenção deslocou-se das medidas operacionais diárias para a reestruturação geral da atividade da empresa.
- (14) Por conseguinte, as autoridades checas sustentam que, à luz da evolução supracitada, a ČSA pode ser considerada uma empresa em dificuldade, na aceção das Orientações Comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade⁽¹⁾ de 2004 (adiante designadas por «Orientações E&R»), desde agosto de 2009.
- Aeroholding checa*
- (15) Após a conclusão do processo de reestruturação, a República Checa pretende encontrar um parceiro estratégico para a ČSA. O prazo atual para a entrada de um investidor estratégico na ČSA foi fixado para novembro de 2013. No âmbito da preparação da privatização planeada, o Governo checo decidiu criar uma nova estrutura empresarial sob a égide da Český Aeroholding, a.s. (adiante designada por «ČAH»).
- (16) A ČAH inclui atualmente as seguintes empresas: a ČSA, Prague Airport, a.s. (adiante designada por «Aeroporto de Praga») e as antigas filiais da ČSA, isto é, a Czech Airlines Handling, a.s. e a HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. (adiante designadas por «HCA»), a Czech Airlines Technics, a.s. e a ČSA Services, s.r.o. (ver Figura 1). A ČAH visa reestruturar as empresas agrupadas na holding, facilitar o acesso das mesmas ao financiamento comercial e prepará-las para a privatização iminente.
- (17) A Czech Airlines Handling, a.s. presta serviços de assistência a passageiros e aeronaves, serviços de limpeza de aeronaves e edifícios, bem como um serviço de transporte terrestre quer à ČSA quer a outras companhias aéreas que efetuam voos regulares de e para Praga. A Czech Airlines Handling, a.s. é o único operador de serviços no mercado de serviços de limpeza de aeronaves no Aeroporto de Praga (Ruzyně). No domínio da assistência em escala, a Czech Airlines Handling compete, no Aeroporto de Praga (Ruzyně), com o Aeroporto de Praga e outras empresas de assistência em escala, tais como a Menzies Aviation.
- (18) A HCA efetua voos não regulares (charter). Neste mercado, a HCA compete com a Travel Service, a.s. e com várias outras companhias aéreas de pequena dimensão que efetuam voos não regulares (charter) a partir do Aeroporto de Praga (Ruzyně), como a Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air e várias outras, que têm apenas uma reduzida quota de mercado no Aeroporto de Praga (Ruzyně).
- (19) A Czech Airlines Technics, a.s. efetua operações de manutenção leve e pesada de aeronaves em todas as aeronaves da família Boeing B737 e Airbus A320. Realiza igualmente controlos exaustivos em aeronaves ATR 42/72 e é certificada para realizar controlos nas aeronaves Airbus A310. A referida filial está essencialmente ao serviço da ČSA. No entanto, [17,5–19,5] % dos seus rendimentos provêm dos serviços prestados a terceiros como, por exemplo, à Lufthansa Technik, SAS Norway, Air Berlin, Air France-KLM, Transavia Airlines, Travel Service, Ural Airlines e Aerosvit.
- (20) A Czech Airlines Services, s.r.o. gere um centro de atendimento telefónico e um centro de recrutamento, sendo que [88-98] % dos seus serviços são prestados à ČSA.

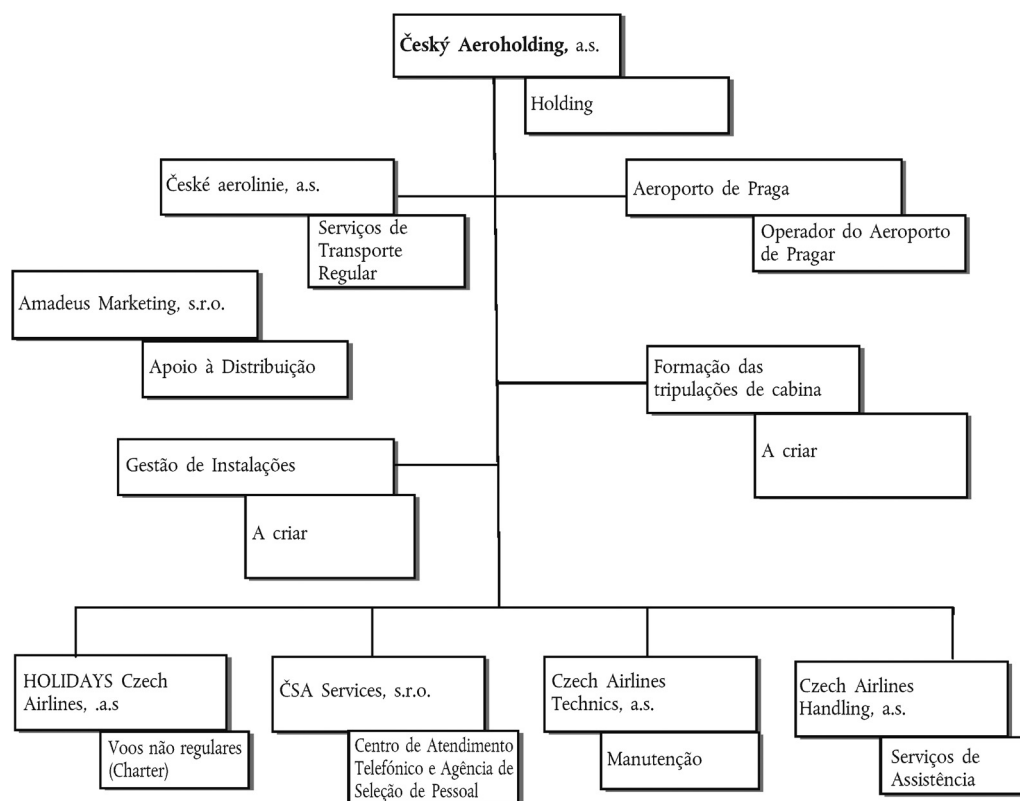
⁽¹⁾ JO C 244 de 1.10.2004, p. 2. A validade das Orientações foi prorrogada em 2009 (JO C 156 de 9.7.2009, p. 3).

(21) No início do período de reestruturação, a ČSA detinha a maior parte do capital de várias outras empresas, especificamente da:

- Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 %), que fornece o sistema de distribuição global Amadeus para as Repúblicas Checa e Eslovaca;
- Slovak Air Service, s.r.o. (100 %); e
- ClickforSky (100 %).

Figura 1

Estrutura da Český Aeroholding, a.s.



(22) A criação da ČAH foi aprovada pela autoridade checa da concorrência em 25 de outubro de 2011, sob determinadas condições que se centram nas eventuais ameaças para a concorrência decorrentes da fusão da ČSA com o Aeroporto de Praga resultantes quer de sobreposições verticais quer de sobreposições horizontais (em especial no domínio da assistência em escala) das atividades das partes objeto de fusão.

(23) As condições são de carácter comportamental e estrutural e obrigam a ČAH a manter um acesso transparente, não discriminatório e equitativo às infraestruturas do Aeroporto de Praga (Ruzyně) em termos comercialmente razoáveis para todas as partes interessadas. Em particular, os compromissos referem-se à dissociação do operador do Aeroporto de Praga (Ruzyně) de outras atividades geridas no seio da ČAH, ao intercâmbio de informações comerciais sensíveis entre as entidades envolvidas na ČAH, à atribuição de faixas horárias no Aeroporto de

Praga (Ruzyně), à venda das atividades de assistência em escala do Aeroporto de Praga a um adquirente independente e ao acesso transparente e equitativo a serviços prestados por entidades pertencentes à ČAH a todos os operadores de mercado interessados em prestar serviços de assistência em escala e/ou de reparação e manutenção no Aeroporto de Praga (Ruzyně) ⁽¹⁾.

2.3. PLANO DE REESTRUTURAÇÃO

(24) Em maio de 2010, as autoridades checas notificaram a Comissão do plano de reestruturação (adiante designado por «PR»), que foi posteriormente atualizado através de

⁽¹⁾ Decisão n.º S178/2011/KS-16953/2011/840/RP da autoridade checa da concorrência.

subsequentes apresentações de informações. O PR centra-se em medidas relativas à atividade principal da ČSA, o transporte aéreo regular de passageiros. Está prevista a venda ou a subcontratação de outros setores de atividade no seio da estrutura da holding.

- (25) Na origem das dificuldades da ČSA está uma ampliação inflacionada da rede que teve lugar em 2004-2006 e a entrada, no Aeroporto de Praga (Ruzyně), de transportadoras que praticam tarifas mais baixas. Além disso, a empresa foi afetada pelas ineficiências operacionais históricas de um antigo operador histórico à medida que entrou na recessão económica global que implicou a uma diminuição da procura por parte dos passageiros e um aumento dos custos do combustível.
- (26) A versão atualizada do PR, datada de 3 de janeiro de 2012, visa restabelecer a viabilidade da ČSA a longo prazo até 2014. O período de reestruturação abrange o período de agosto de 2009 a junho de 2014 (5 anos no total).
- (27) Em consonância com a evolução recente do setor dos transportes aéreos, as autoridades checas atualizaram os seus pressupostos referentes à trajetória planeada pela ČSA para restabelecer a viabilidade e apresentaram novos cenários para a situação de referência, para a situação mais otimista e para a situação mais pessimista. A ČSA considera prudentes as estimativas abaixo relativamente ao seu desenvolvimento futuro. As estimativas não têm em conta a entrada planeada de um investidor privado, o que teria provavelmente um efeito positivo no desempenho da ČSA e reforçaria ainda mais a sua viabilidade a longo prazo.
- (28) Os fatores externos mais importantes que afetam o desempenho da ČSA são os seguintes: (i) o aumento dos preços dos combustíveis (um aumento de quase 40 % em comparação com os cenários incluídos na decisão de início do procedimento), (ii) a diminuição significativa da procura, (iii) a intensificação da concorrência e (iv) a diminuição das receitas da venda de bilhetes.
- (29) O cenário de referência tem por base o pressuposto de que o mercado evoluirá de acordo com as previsões macroeconómicas do Banco Nacional Checo e do Fundo Monetário Internacional. Considera-se que o principal fator que afetará o desempenho da quota de mercado da ČSA será a entrada de transportadoras que praticam tarifas mais baixas.

- (30) Os fatores externos incluem:
- o preço de mercado dos combustíveis de 1 000 USD/ /mT;
 - as taxas de câmbio: USD 17,0 CZK/USD, EUR 24,5 CZK/EUR;
 - o rendimento [2–2,2] e o Coeficiente de Ocupação [66–73] %.
- (31) Os fatores internos incluem:
- a reestruturação da propriedade de aeronaves e dos custos de manutenção;
 - a melhoria suplementar dos custos com passageiros (redução dos custos com o sistema de distribuição global e das despesas de restauração (catering);
 - a melhoria da produtividade das tripulações na frota Airbus;
 - a otimização dos custos com as tripulações da frota regional (ATR), uma maior utilização da frota;
 - a densificação parcial das frotas A320 e B 737 (aumento do número de lugares);
 - a redução do consumo médio de combustível – seguimento aquando da renovação das frotas;
 - a otimização do sistema de gestão de receitas – aumento de [0,95–1] % no rendimento;
 - o impacto negativo da compensação da aquisição de licenças de emissão nas receitas médias provenientes dos passageiros;
 - o facto de, a partir do verão de 2012, a atividade continuar a ser desenvolvida com uma frota constituída por ATR (7 aeronaves), Airbus (15 aeronaves) e Boeing (5 aeronaves).
- (32) Em consequência da reestruturação, a ČSA espera que a sua rendibilidade do capital aplicado (RCA) evolua da seguinte forma:

Quadro 3

Rendibilidade prevista do capital aplicado

RCA	2011	2012	2013	2014	2015
Cenário de referência	- 23,6 %	[- 2,5 - (- 3)] %	[0,9-1,1] %	[1,7-1,85] %	[2,1-2,4] %
Cenário mais otimista	- 23,6 %	[- 0,95-(- 1,1)] %	[3,6-3,9] %	[4,8-5,2] %	[4,8-5,2] %
Cenário mais pessimista	- 23,6 %	[- 13,5-(- 12,1)] %	[- 9,5 - - 8,9] %	[0,7-0,75] %	[0,98-1,1] %

- (33) As autoridades checas consideram que o cenário de referência fornece uma previsão realista e alegam que a RCA alcançada no final de 2014, de [1,7–1,85] %, deve ser considerada aceitável.
- (34) O cenário mais otimista considera que os preços dos combustíveis serão reduzidos em 1–2 % (em 2012–2013) e em 3 % (em 2014–2015); o referido cenário tem ainda por base a aplicação mais rápida que a prevista de medidas de reestruturação e um aumento mais rápido da procura em comparação com o cenário de referência. Por outro lado, o cenário mais pessimista baseia-se no aumento dos preços dos combustíveis (aumento de 3–5 % em 2012–2013) em comparação com o

cenário de referência; tem igualmente em conta os atrasos na aplicação das medidas de reestruturação planeadas e a redução dos benefícios decorrentes de iniciativas de gestão de receitas (integralmente executadas apenas em 2014).

- (35) O plano parte do princípio de que será possível restabelecer a rentabilidade até ao exercício de 2013. De acordo com o cenário de referência, a ČSA registrará um lucro líquido após dedução de impostos de [95–112] milhões de CZK ([3,8–4,3] milhões) em 2014 e obterá uma rentabilidade do capital aplicado (RCA) de [1,7–1,85] % até 2014 e de [2,1–2,4] % até 2015.

Quadro 4

Ganhos e perdas 2008-2014 (em milhões de CZK) (de acordo com as Normas Contabilísticas checas)

Exercício	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Receitas	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]	[12 900–13 100]
Ganhos/Perdas antes de impostos	206	470	- 3 756	76	- 244	[- 220 - - 180]	[68–75]	[85–110]

Para alcançar estes resultados, a ČSA propõe o desenvolvimento das seguintes ações-chave:

- (36) *Otimização do modelo de rede e reestruturação da frota:* No início do seu processo de reestruturação, a ČSA efetuava voos para 67 destinos. Esta rede será reduzida em [18–20] %, e a ČSA centra-se agora exclusivamente em mercados dentro do escopo da sua frota de pequeno e médio curso. Os voos para Nova Iorque e para o Canadá foram descontinuados em 2009. A redução prevista no tráfego de passageiros medida em receitas por passageiro-quilómetro, em comparação com o ano de 2009, é de [22,5–25,5] %, enquanto se espera que as receitas por lugares disponíveis-quilómetro («LDK») aumentem [3,8–4,4] %. Tanto as rotas rentáveis como as deficitárias foram descontinuadas.
- (37) A frota de aeronaves deve ser reduzida em mais de 50 %, o que se traduzirá na manutenção de 20 a 23 aeronaves em vez das 49 existentes antes da reestruturação. A quantidade global de voos será reduzida em [36–40] % e os LDK em [21–24] %. Consequentemente, o coeficiente de ocupação deve melhorar e atingir os [66–73] % no cenário de referência.
- (38) A estrutura da frota deve ser simplificada e modernizada, através de uma substituição gradual dos tipos mais antigos de aeronaves (Boeing B737-400 e B737-500) exclusivamente por aeronaves Airbus. A modernização da frota da ČSA reforçará a competitividade da ČSA, que conseguirá obter aeronaves mais avançadas e fiáveis que, por sua vez, poderão proporcionar maior conforto aos passageiros. Outros benefícios desta medida são a redução dos custos de exploração da frota, incluindo as poupanças decorrentes da unificação da frota e da otimização da capacidade de transporte.

- (39) *Iniciativas de geração de receitas:* A ČSA introduziu um novo sistema de gestão de receitas a fim de otimizar o estabelecimento de tarifas e a disponibilidade, com o objetivo de aumentar as receitas por LDK em [3–3,5] % em 2011. Com o aumento esperado das vendas através do sítio Web da ČSA prevê-se um novo aumento das receitas - [20–22] % dos bilhetes que deverão ser vendidos em linha até 2012, contra os [7–8] % vendidos em 2009. O referido aumento deverá ser acompanhado de receitas decorrentes da venda de produtos próprios conexos, tais como tarifas cobradas pela segunda bagagem, tarifas cobradas pela atribuição de lugares *premium* e vendas a bordo, bem como da venda de produtos de terceiros, tais como hotéis, alugueres de automóveis e seguros de viagem. Prevê-se que a gestão das receitas contribua para a geração de resultados no valor de [500–560] milhões de CZK até ao final de 2012.

- (40) *Iniciativas de redução de custos:* Em 2009, a ČSA gerou 3 200 postos de trabalho e mais de 1 600 postos de trabalho através das suas filiais. No âmbito da reestruturação, a ČSA gera 1 730 postos de trabalho diretos e 1 974 postos de trabalho através das suas filiais, o que se traduz numa redução superior a 1 000 postos de trabalho até meados de 2012. A ČSA reduziu o número de pilotos e tripulantes de cabina para o mínimo regulamentado. Reduziu ainda as despesas de restauração (*catering*) na classe económica, o entretenimento a bordo, os custos por irregularidades e o consumo de combustível. Além disso, as despesas com alugueres, tecnologias de informação e telecomunicações devem ser reduzidas. Por último, deve reduzir-se o número de funcionários dos gabinetes de representação no estrangeiro e na República Checa. Prevê-se que as iniciativas de redução de custos poupem [275–310] milhões de CZK e contribuam para gerar receitas no valor de [650–725] milhões de CZK até ao final de 2012. As despesas de venda por passageiro já foram reduzidas em [14,5–16,5] % em 2010.

- (41) *Alterações organizacionais:* A República Checa já tentou privatizar a ČSA por duas vezes no passado ⁽¹⁾; contudo, ambas as tentativas fracassaram. As autoridades checas acreditam que a criação da ČAH constitui um modo eficiente de vender a ČSA e as suas filiais a um novo investidor privado. Em primeiro lugar, as atividades acessórias anteriormente exercidas pela ČSA foram transferidas para as suas filiais em 2010. Tal permitiu à ČSA centrar-se na sua atividade principal. Em segundo lugar, as filiais em causa foram vendidas à ČAH em condições de mercado. Por último, tanto a ČSA como o Aeroporto de Praga serão incorporados na ČAH.
- (42) Esta estrutura não deve apenas tornar as empresas mais atrativas para potenciais investidores, mas também garantir tarifas competitivas no que diz respeito aos serviços intragrupo e estimular o caráter lucrativo de todas as filiais, bem como a orientação das mesmas para os clientes externos.
- (43) *Venda de ativos não essenciais:* Além da venda de filiais à ČAH, a ČSA vendeu um número considerável de outros ativos durante o seu processo de reestruturação, conforme demonstrado no Quadro 5. Todos estes ativos foram vendidos através de um concurso público, transparente e não discriminatório ou com base em relatórios de avaliação independentes.

Quadro 5

Venda de ativos da ČSA durante o processo de reestruturação

	Montante em milhões de CZK
Venda da loja franca à Aelia Czech Republic, s.r.o.	[760–840]
Venda de faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow) à British Airways	[450–530]
Venda de aeronaves a várias companhias aéreas	[1 950–2 200]
Venda da Slovak Air Services, s.r.o. à Skyport, a.s.	[17,5–19,5]
Venda de terrenos e edifícios ao Aeroporto de Praga	[1 620–1 850]
Venda de filiais à Český Aeroholding, a.s.	[2 350–2 600]
Total	[7 150–8 025]

2.4. AUXÍLIO ESTATAL E FINANCIAMENTO DO CUSTO DA REESTRUTURAÇÃO

- (44) Atendendo aos custos totais da reestruturação, no valor de [8,9–10,5] mil milhões de CZK ([360–410] milhões

de EUR), que incluem, em particular, o custo de reestruturação da frota e pagamentos de indemnizações por despedimento, a República Checa recapitalizou o beneficiário com 2 500 milhões de CZK em auxílios estatais sob a forma de conversão da dívida em capital (isto é, [23–26] % dos custos de reestruturação), em conformidade com a Resolução n.º 333, em 30 de junho de 2010.

- (45) A ČSA propõe que o montante remanescente, ou seja, a contribuição própria de [74–77] %, seja financiado pela venda dos ativos indicados no Quadro 5.
- (46) Em fevereiro de 2010, a ČSA vendeu a sua loja franca à Aelia Czech Republic, s.r.o. por [760–840] milhões de CZK. A loja franca foi vendida na sequência de um concurso público em duas fases, organizado pela UniCredit Czech Republic, a.s..
- (47) Em julho de 2010, a ČSA trocou duas faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow) com a British Airways Plc. («BA») por uma compensação financeira. O acordo de transferência de faixas horárias prevê a transferência das mesmas, entre a ČSA e a BA, mediante a troca das respetivas faixas horárias ⁽²⁾ por uma compensação financeira no valor de [17–19] milhões de GBP (cerca de [450–530] milhões de CZK). A troca de faixas horárias foi efetuada em 2010 e a BA efetuou o pagamento da compensação à ČSA em duas prestações, em novembro e dezembro de 2010.
- (48) A ČSA vendeu 15 aeronaves nas seguintes condições: Em 2010, a ČSA vendeu cinco Boeing B737-400s à BLF Limited, que é um veículo para fins especiais da transportadora russa UTair, pelo preço de [54–60] milhões de USD, e dois Boeing B737-500s à Mauritanian Airlines International pelo preço de [12,5–15] milhões de USD. Em 2011, a ČSA vendeu três Boeing B737-500s à Mika Limited pelo preço global de [21–25] milhões de USD. Em 2011, a ČSA vendeu dois ATR72-202s à Helitt Líneas Aéreas S.A. pelo preço de [7,9–8,9] milhões de USD, dois ATR72-200s à EUROLOT S.A. pelo preço de [7,9–8,9] milhões de USD e um ATR42-320 à Regourd Aviation pelo preço de [1,6–1,9] milhões de USD. A receita total decorrente da venda de aeronaves ascende a aproximadamente [105–120] milhões de USD, ou [1,950–2,2] mil milhões de CZK ⁽³⁾.
- (49) Em 30 de setembro de 2010, a ČSA vendeu a Slovak Air Services, s.r.o., um prestador de serviços aéreos na República Eslovaca, à empresa Skyport, a.s. pelo preço de compra de [17,5–19,5] milhões de CZK. A empresa adjudicatária ofereceu o montante mais elevado num concurso público.

⁽¹⁾ Em 1992, a Air France adquiriu 19 % das ações da ČSA, mas alienou-as em 1994. Em abril de 2009, foi organizado um concurso para a colocação à venda da participação do Estado no capital da ČSA mas, não tendo sido apresentada ao Governo checo nenhuma proposta adequada, o mesmo acabou por ordenar ao Ministro das Finanças, em outubro de 2009, que cancelasse o concurso.

⁽²⁾ Isto é, as faixas horárias que lhes foram atribuídas para o período de programação de verão de 2011 (27 de março de 2011–29 de outubro de 2011) e para o período de programação de inverno de 2010/2011 (31 de outubro de 2010–26 de março de 2011).

⁽³⁾ À taxa de câmbio de 18,5 CZK por USD, conforme calculada pela República Checa. (De acordo com o Banco Nacional checo, a taxa de câmbio média trimestral do dólar americano (USD) face às coroas checas (CZK) variou entre 18,3 e 20,2 CZK por USD em 2010 e entre 16,9 e 18,78 CZK por USD em 2011.)

- (50) A ČSA gerou [1,62–1,85] mil milhões de CZK com a venda de terrenos e edifícios ao Aeroporto estatal de Praga. O quadro 6 abaixo apresenta um inventário das vendas.

Quadro 6

Venda de terrenos e edifícios da ČSA ao Aeroporto de Praga

Parcelas de terreno/Ativos	Acordo de compra	Preço ('000 CZK)	Avaliação realizada por peritos
2570/4	2.2.2010	[48 000–58 000]	Proscon, s.r.o., datada de 8.12.2009
2570/13	2.2.2010	[15 500–17 000]	
Estacionamento nos terrenos 2570/4 e 2570/13	2.2.2010	[65 500–74 500]	
2570/14	9.12.2009	[16 000–19 000]	Consulta da YBN, datada de 10.5.2010
Edifício de escritórios da 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]	
Total:		[1 620 000–1 850 000]	

- (51) O Governo da República Checa expressou o seu interesse estratégico na aquisição das propriedades da ČSA situadas em zonas do lado ar. As autoridades checas justificam estas transações com a utilização que darão às propriedades. De acordo com as autoridades checas, a propriedade reveste-se de uma importância estratégica para o Aeroporto de Praga, com vista à construção da nova pista no aeroporto. A República Checa registou igualmente que o Aeroporto de Praga está a arrendar outro hangar (Hangar E) à Travel Service, a.s., o que demonstra o potencial de obter receitas decorrentes da comercialização de bens imobiliários de que a ČSA já não necessita.
- (52) A venda da propriedade descrita no Quadro 6 não foi realizada através de um concurso público, transparente e não discriminatório. No entanto, em consonância com a respetiva política geral e os requisitos legais nacionais, todas as aquisições de propriedade por parte de uma

empresa estatal têm de ser efetuadas a um valor justo no mercado livre que reflita o preço que seria pago numa situação de plena concorrência por um investidor privado. O valor desta propriedade baseia-se numa avaliação externa independente realizada por peritos judiciais que utiliza normas reconhecidas.

- (53) A parte mais importante da contribuição própria da empresa provém da venda de filiais da ČSA à ČAH. As vendas em causa tiveram lugar no final de 2011/início de 2012 e consistiram na venda da Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] milhões de CZK), da ČSA Services, s.r.o. ([25–28] milhões de CZK), da HCA ([500–580] milhões de CZK) e da Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] mil milhões de CZK). As vendas não foram realizadas através de um concurso público, transparente e não discriminatório; contudo, o valor das filiais foi estipulado através de relatórios de avaliação independentes fornecidos pela Deloitte Advisory, s.r.o. e pela PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o.

2.5. DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

- (54) Em 23 de fevereiro de 2011, a Comissão deu início ao procedimento formal de investigação. Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão expressou dúvidas relativamente a várias condições das Orientações E&R. Em particular, a Comissão não excluiu o facto de a ČSA ter estado em dificuldade na aceção das Orientações E&R já antes do segundo semestre de 2009, ou seja, antes do início do processo de reestruturação, conforme alegado pelas autoridades checas.
- (55) A Comissão expressou igualmente dúvidas sobre a questão de saber se as dificuldades da ČSA eram demasiado graves para serem resolvidas pela ČAH. A Comissão interrogou-se igualmente sobre se seria possível, ao abrigo da legislação checa, que o Aeroporto de Praga contribuisse financeiramente para o processo de reestruturação da ČSA e respetivas filiais. Além disso, as autoridades checas foram convidadas a apresentar as suas observações sobre se as transações comerciais entre a ČSA e o Aeroporto de Praga, a partir da data de concretização da fusão, tinham sido realizadas em condições de mercado que tenham excluído a transferência de um possível auxílio estatal de um beneficiário de um auxílio de emergência ou à reestruturação para outra entidade pertencente à ČAH.

- (56) Quanto ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo, a Comissão convidou terceiros a apresentar as suas observações sobre os pressupostos subjacentes relativos aos fatores externos. A Comissão convidou igualmente a República Checa a esclarecer se todas as atividades estruturalmente deficitárias seriam abandonadas após a reestruturação. Além disso, a Comissão interrogou-se sobre se a viabilidade a longo prazo poderia ser alcançada até ao final de 2012, altura que marca o final do período de reestruturação notificado, e sobre se o cenário mais provável previsto (que era igualmente o «cenário mais otimista») era, de facto, o cenário mais realizável em termos realistas. Além do mais, a Comissão manifestou dúvidas de que a ČSA fosse capaz de garantir (a partir dos seus próprios meios financeiros ou de recursos externos) empréstimos comerciais e possíveis garantias comerciais para a aquisição planeada de 7 aeronaves objeto de contrato para os anos 2013 e 2014.

- (57) No que se refere às medidas compensatórias, a Comissão manifestou algumas dúvidas quanto ao facto das medidas propostas se limitarem apenas ao encerramento de atividades deficitárias que, em qualquer caso, se imporia para restabelecer a viabilidade. Tais medidas não seriam, por conseguinte, elegíveis como medidas compensatórias genuínas. A Comissão constatou igualmente que apenas as medidas compensatórias realizadas no período de reestruturação poderiam ser aceites. Por conseguinte, a descontinuação dos voos de Toronto e do Aeroporto de Nova Iorque (JFK) seria realizada fora do período de reestruturação proposto, que ia do segundo semestre de 2009 a 2012.
- (58) Relativamente ao montante de contribuição própria da ČSA, a Comissão convidou a República Checa a esclarecer a estrutura proposta da ČAH. A Comissão interrogou-se igualmente sobre se a totalidade da contribuição própria proposta poderia ser considerada real (em relação às transações que ainda não tinham sido realizadas aquando da adoção da decisão de início do procedimento).

3. OBSERVAÇÕES DA REPÚBLICA CHECA

- (59) Na sua resposta à decisão da Comissão de dar início ao procedimento, a República Checa apresentou observações e esclarecimentos sobre todas as questões suscitadas na decisão da Comissão de dar início ao procedimento, indicando que o PR notificado cumpria todas as condições impostas pelas Orientações E&R. Além disso, a República Checa forneceu igualmente informações atualizadas relativas ao processo de reestruturação, demonstrando que várias medidas de reestruturação já tinham sido executadas, tendo-se já registado progressos significativos.
- (60) Quanto ao momento em que a ČSA se deparou com dificuldades, a República Checa declarou que a ČSA viu-se confrontada com dificuldades a partir de agosto de 2009, altura em que a direção da empresa se apercebeu que até o habitual desempenho lucrativo da empresa na época de verão tinha sido afetado de forma negativa. A República Checa forneceu igualmente resultados trimestrais e informações adicionais que demonstraram por que motivo considerava que só em agosto de 2009 a ČSA se tinha deparado com dificuldades.
- (61) Quanto à estrutura de holding da ČAH, as autoridades checas esclareceram que o objetivo da ČAH consistia em «dissociar» as empresas e melhorar o acesso das mesmas ao financiamento comercial e prepará-las para a privatização planeada. As relações entre as empresas no seio da holding seriam reguladas por contrato, numa situação de plena concorrência e em conformidade com as disposições aplicáveis do Código Comercial checo e da lei checa relativa ao imposto sobre o rendimento que regula as relações entre as partes associadas.
- (62) Quanto à impossibilidade de resolver as dificuldades da ČSA dentro do grupo ČAH, a República Checa esclareceu que todas as empresas no seio da ČAH eram controladas pelo Estado e, por conseguinte, qualquer assistência estaria sujeita às regras em matéria de auxílios estatais. Além disso, qualquer assistência financeira teria igualmente que cumprir os requisitos do Código Comercial checo e da legislação fiscal. Da mesma forma, os problemas que a ČSA teve de enfrentar surgiram antes da criação da estrutura ČAH, pelo que não podem resultar da «distribuição arbitrária de custos no seio do atual grupo ČSA», sendo, portanto, inerentes à ČSA.
- (63) Quanto a qualquer possível contribuição para a reestruturação da ČSA por parte do Aeroporto de Praga, a República Checa declarou que o aeroporto não estava a contribuir, de modo algum, para a reestruturação da ČSA, e que a República Checa, enquanto única acionista do Aeroporto de Praga, também não previa qualquer contribuição desta natureza no futuro. As transações entre a ČSA e o Aeroporto de Praga foram realizadas em conformidade com as condições gerais oferecidas pelo Aeroporto de Praga aos seus parceiros comerciais. As rendas e outras contrapartidas pecuniárias basearam-se nas suas tabelas de preços aplicáveis.
- (64) Para além do cumprimento dos requisitos estatutários legais, as empresas pertencentes à ČAH dispõem de um grau suficiente de autonomia na medida em que a ČAH, a empresa-mãe, não interferiria com a gestão empresarial das suas filiais. Uma vez que todas as relações entre as empresas pertencentes à ČAH seriam conduzidas numa situação de plena concorrência em conformidade com os requisitos legais, conforme supracitado, a República Checa declarou que qualquer transferência do auxílio à reestruturação concedido à ČSA por qualquer empresa pertencente à ČAH seria impossível.
- (65) Quanto às dúvidas sobre o restabelecimento da viabilidade a longo prazo, a República Checa apresentou previsões alteradas sobre o futuro cenário de viabilidade da ČSA, apresentando um cenário de referência alterado. O novo cenário de referência previa um abrandamento da taxa de crescimento na sequência de uma revisão da evolução da procura, bem como estimativas mais conservadoras dos futuros preços do petróleo. No que se refere à descontinuação das atividades não rentáveis, a República Checa confirmou que todas as filiais, com exceção da Czech Airlines Technics, geraram lucros e, como tal, poderiam ser vendidas como empresas plenamente operacionais e viáveis. A Czech Airlines Technics seria também vendida à ČAH ao preço dos seus ativos, conforme avaliados por um perito externo independente. Quanto ao financiamento da aeronave a entregar após o período de reestruturação, a República Checa acreditou que, aquando da execução do PR e da entrada prevista de um investidor privado, a empresa conseguiria garantir um financiamento privado para as aeronaves objeto de contrato.
- (66) No que diz respeito às medidas compensatórias, a República Checa declarou que a venda de ativos (inclusive das suas filiais), a redução dos LDK e a redução da presença da ČSA no Aeroporto de Praga constituíram uma medida compensatória suficiente, tendo em conta o facto de a ČSA ser uma companhia aérea regional com

uma frota pequena e efetuar voos para um número limitado de destinos. A ČSA foi exposta a uma pressão concorrencial por parte de empresas de grande dimensão e de transportadoras que praticam tarifas mais baixas, pelo que qualquer compensação suplementar poderia prejudicar a capacidade de a ČSA se tornar viável num prazo razoável. A República Checa declarou que os voos de Toronto e do Aeroporto de Nova Iorque (JFK) tinham sido descontinuados em novembro de 2009, dentro do período de reestruturação notificado.

- (67) A República Checa forneceu informações sobre um empréstimo privado no valor de [125–140] milhões de CZK concedido pelo Komerční banka, que foi proposto como uma contribuição própria da ČSA. O empréstimo consistiu numa linha de crédito baseada num acordo-quadro. O acordo-quadro, que prevê uma linha de crédito de [480–540] milhões de CZK, já tinha sido celebrado em 31 de março de 2009 e alterado em junho e dezembro de 2009.
- (68) Relativamente à contribuição própria da ČSA para a sua reestruturação, a República Checa apresentou documentos comprovativos da venda de ativos já alienados. Além disso, a República Checa confirmou que o auxílio estatal notificado sob a forma de uma garantia não seria necessário, uma vez que a ČSA conseguiu obter um financiamento privado para a aeronave sob a forma de um financiamento por locação financeira concedido por [...]. A aeronave foi entregue à ČSA em maio de 2011.

4. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

- (69) Durante o procedimento de investigação, a Comissão recebeu apenas uma observação fundamentada de um concorrente ⁽¹⁾ e uma observação de uma associação civil local ⁽²⁾. O concorrente em causa designa-se por Travel Service, a.s. and Icelandair Group hf (adiante designada por «TS»), uma empresa que compete com a ČSA principalmente no mercado dos voos não regulares (charter). A TS defende que o auxílio à ČSA não pode ser considerado compatível, uma vez que não preenche as condições das Orientações E&R.
- (70) Relativamente ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo da ČSA, a TS critica o PR, afirmando que lhe falta um modelo de negócio claro ⁽³⁾ para a empresa e que vários dos principais pressupostos do cenário mais otimista são demasiado otimistas (preço do combustível, taxas de câmbio, utilização da capacidade). A TS critica

igualmente as medidas compensatórias oferecidas, com o fundamento de que constituem o simples abandono de atividades necessário à sobrevivência da empresa. A TS alega igualmente que a venda de ativos invocados como uma contribuição própria foi realizada, e os fundos foram gastos, antes do início de qualquer processo de reestruturação, pelo que não se pode considerar que a referida venda contribui verdadeiramente para os custos de reestruturação.

- (71) Além disso, a TS alega que o auxílio estatal recebido pela ČSA possibilitou a expansão do seu negócio e das suas filiais. Alegadamente, a ČSA conseguiu (i) expandir o seu negócio de voos não regulares (charter), apesar de a ČSA se ter preparado para abandonar a atividade em causa, uma vez que, anteriormente, a mesma era deficitária e (ii) renovar a sua frota, o que proporciona à ČSA uma vantagem concorrencial que dificilmente pode ser obtida por qualquer concorrente comparável em tempos de crise financeira.
- (72) Com efeito, a TS alega que a ČSA utilizou o auxílio estatal que recebeu para expandir a sua filial HCA, que se dedica à realização de voos não regulares (charter) e que pode efetuar voos a um preço 20 % inferior aos preços normais de mercado ⁽⁴⁾. A TS alega igualmente que, em maio de 2010, a ČSA aumentou o capital social da HCA em 162 milhões de CZK.
- (73) As vantagens suplementares alegadamente concedidas à ČSA consistem na possibilidade de explorar a rota Praga-Tel Aviv. A TS defende que esta possibilidade foi, aparentemente, negociada pelas autoridades da República Checa exclusivamente para a ČSA, de forma a contornar a legislação e proporcionar à ČSA uma vantagem sobre os seus concorrentes.
- (74) A TS defende igualmente que, mesmo antes da criação da ČAH, verificou-se uma fusão de facto do Aeroporto de Praga com a ČSA, devido à fixação da gestão conjunta das duas empresas. Com efeito, a TS alega que o Administrador Executivo (CEO) da ČSA tem sido remunerado pelo Aeroporto de Praga e que se verifica a existência de subvenções cruzadas de serviços informáticos prestados à ČSA.
- (75) Além disso, o Aeroporto de Praga comprou ativos (edifícios e terrenos) à companhia aérea de que, alegadamente, não necessita, tendo voltado a alugá-los à companhia aérea em causa. Tal relação privilegiada entre o Aeroporto de Praga e a ČSA resultou num tratamento preferencial, como a discriminação de preços relativamente aos serviços aeroportuários e o acesso a informações comercialmente sensíveis. Além disso, a TS defende que a criação da ČAH tem um impacto negativo na concorrência devido à integração vertical entre o aeroporto e a transportadora principal. De acordo com a TS, a principal razão para a criação da ČAH consiste em permitir a concessão de auxílios estatais à ČSA através da aquisição das suas filiais por parte da ČAH.

⁽¹⁾ A observação foi complementada por dois argumentos adicionais e uma denúncia.

⁽²⁾ A associação civil «Pro Hanspaulku» alega que o auxílio concedido à Czech Airlines permite manter artificialmente a companhia aérea enquanto cliente do Aeroporto de Praga, que está a planear a construção de uma nova pista. A associação civil está principalmente preocupada com o impacto ambiental e social do referido projeto.

⁽³⁾ Em particular, a TS defende que a ČSA toma decisões comerciais erradas, tais como a abertura de rotas deficitárias, como é o caso da nova rota Praga-Abu Dhabi, aberta em setembro de 2011.

⁽⁴⁾ Para avaliação, consultar os considerandos (171)-(174).

5. COMENTÁRIOS DA REPÚBLICA CHECA ÀS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

- (76) A República Checa abordou pormenorizadamente todos os argumentos invocados por terceiros nas respetivas observações. Em particular, quanto ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo, a República Checa salientou que tinha atualizado o PR ⁽¹⁾ e abordou, deste modo, várias observações nos pressupostos atualizados. Além disso, a República Checa observou que valor do auxílio estatal tinha diminuído significativamente no decurso do procedimento em causa, tendo em conta o projeto abandonado para a aquisição de uma aeronave garantida pelo auxílio estatal.
- (77) Quanto à possível utilização das verbas do auxílio estatal no comportamento anticoncorrencial da divisão de atividades de exploração de serviços de transporte não regular (charter) da ČSA, a República Checa afirmou que a sua atividade de exploração de serviços de transporte não regular (charter) já era autónoma e independente da do transporte regular aquando da concessão do auxílio estatal. A ČSA nunca contribuiu monetariamente para o capital social da HCA ⁽²⁾. O capital social da HCA foi aumentado através de uma contribuição em espécie de uma parte da atividade da ČSA envolvida na exploração de serviços de transporte não regular (charter). A parte da atividade em causa foi avaliada por um perito independente.
- (78) Quanto à alegada vantagem recebida pela ČSA para explorar a rota de Tel Aviv, a República Checa explicou que, apesar de a TS ter sido selecionada (nos termos de um concurso público; com o início do plano de voo de inverno para 2011/2012) como a única transportadora aérea com direitos de transporte pelo período de dez anos para a prestação de serviços acordados na rota Praga–Tel Aviv, em conformidade com a legislação aplicável ⁽³⁾, a TS não recebeu nenhuma garantia de que nenhuma outra transportadora seria autorizada a explorar a rota durante o referido período. As autoridades checas afirmaram existir uma política geral do Ministério dos Transportes da República Checa no sentido de não manter as restrições existentes mas, pelo contrário, de expandir as oportunidades para as transportadoras aéreas em termos de acesso ao mercado a fim de liberalizar os mercados dos serviços de transporte aéreo.
- (79) Quanto à abertura da rota Praga–Abu Dhabi, a República Checa explicou que a rota em causa não era explorada pela ČSA pelos seus próprios meios, mas sob a forma de

voos com partilha de códigos ⁽⁴⁾ efetuados em cooperação com a Etihad Airways. A rota centrava-se na transferência de passageiros que poderiam utilizar muitos voos de ligação de longa distância diferentes, com partida de Abu Dhabi, efetuados pela Etihad Airways. A referida cooperação melhorou assim as opções de venda da ČSA e contribuiu para a restauração da sua viabilidade a longo prazo, a custos adicionais muito reduzidos.

- (80) A venda e a relocação do edifício de escritórios da APC constituiu, de acordo com a República Checa, uma prática usual no mercado que permitiu ao vendedor obter liquidez, enquanto o comprador obteve uma fonte estável de rendimentos locativos futuros. Além disso, o terreno vendido revestia-se de uma importância estratégica, tendo em conta a construção de uma nova pista no Aeroporto de Praga. Por este motivo, o Aeroporto de Praga estava interessado em adquirir a propriedade. Da mesma forma, de acordo com a Lei relativa à Titularidade do Aeroporto de Praga (-Ruzyně) ⁽⁵⁾, o Aeroporto de Praga, incluindo quaisquer terrenos adjacentes ou a ele associados, só poderia ser detido pela República Checa ou por uma entidade jurídica domiciliada na República Checa e integralmente detida pelo Estado. Este requisito limitou o número de compradores adequados exclusivamente a empresas estatais. O operador do Aeroporto de Praga era uma entidade desta natureza e tinha, além disso, um interesse estratégico na aquisição dos terrenos.
- (81) A República Checa declarou repetidamente que as relações comerciais entre a ČSA e o Aeroporto de Praga estavam, e sempre tinham estado, em conformidade com a legislação nacional e com a legislação da União (consultar os considerandos 61-64). Quanto à ČAH, a República Checa explicou que, nos termos da Decisão Governamental n.º 848, de 24 de novembro de 2010, a ČAH não representou a integração vertical permanente da infraestrutura e das transportadoras aéreas, mas apenas uma fusão (entre a ČSA e o Aeroporto de Praga) de duração limitada e com funções limitadas, cujo objetivo era o de vender a ČSA e as respetivas filiais nas melhores condições possíveis.
- (82) Por último, relativamente às observações apresentadas pela associação civil Pro Hanspaulku, a República Checa comentou que a associação civil não tinha provado a existência de um interesse legítimo, nem podia tal interesse ser deduzido dos fundamentos da oposição apresentados relativos à conclusão de uma nova pista no Aeroporto de Praga, alegadamente para ser principalmente utilizada pela ČSA após a reestruturação. Em resposta a esta alegação, a República Checa declarou que, em conformidade com o PR, a presença da ČSA no Aeroporto de Praga seria efetivamente reduzida, pelo que as observações apresentadas pela associação civil não tinham fundamento.
- ⁽⁴⁾ A partilha de códigos é uma forma de cooperação comum entre transportadoras aéreas que permite que um voo efetuado por uma transportadora específica seja operado por outras transportadoras a fim de melhorar as suas opções de venda. Esta forma de cooperação permite que as transportadoras expandam as suas redes em termos de destinos, podendo oferecer uma gama mais vasta neste aspeto.
- ⁽⁵⁾ Lei n.º 69/2010 relativa à titularidade do Aeroporto de Praga (Ruzyně).

⁽¹⁾ Na sequência do início do procedimento formal de investigação, a República Checa apresentou à Comissão duas versões atualizadas do PR (datadas de 15 de setembro de 2011 e de 3 de janeiro de 2012).

⁽²⁾ Antes do processo de reestruturação, a HCA prestava apenas serviços de agências de viagens que a ČSA planeava abandonar na sua primeira versão do PR. No entanto, na versão revista do PR, a agência de viagens da HCA foi mantida e a divisão de atividades de exploração de serviços de transporte não regular (charter) foi incluída no mesmo.

⁽³⁾ Lei n.º 49/1997 relativa à Aviação Civil, que altera a lei n.º 455/1991 relativa ao Licenciamento das Atividades Comerciais (Lei relativa ao Licenciamento das Atividades), conforme alterada, e Tratado entre o Governo da República Federal Checa e Eslovaca e o Governo do Estado de Israel relativo aos transportes aéreos, assinado em Jerusalém em 24 de abril de 1991.

6. APRECIÇÃO DO AUXÍLIO

6.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL

- (83) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, todos os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.
- (84) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem concedida direta ou indiretamente, financiada com recursos estatais, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos ⁽¹⁾.
- (85) Neste contexto, a injeção de capital notificada sob a forma de capitalização (conversão da dívida em capital) do empréstimo concedido pela Osinek tem de ser considerada como um auxílio estatal. A injeção de capital implica a utilização de recursos estatais e constitui uma vantagem seletiva para a ČSA, uma vez que melhora a sua situação financeira.
- (86) Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, os auxílios concedidos a uma empresa são suscetíveis de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, quando essa empresa opera num mercado sujeito ao comércio intracomunitário ⁽²⁾. O simples facto de reforçar a competitividade de uma empresa em relação às empresas concorrentes, ao obter uma vantagem económica de que não teria beneficiado de outra forma no normal exercício da sua atividade, revela a existência de um risco de distorção da concorrência ⁽³⁾. Por conseguinte, quando um Estado-Membro concede um auxílio a uma empresa, a produção interna pode ser mantida ou aumentada, daí resultando que as hipóteses das empresas estabelecidas noutros Estados-Membros penetrarem no mercado deste Estado-Membro são diminuídas ⁽⁴⁾.
- (87) A medida em questão afeta as trocas comerciais entre os Estados-Membros e a concorrência, uma vez que a ČSA compete com outras companhias aéreas da União Europeia, particularmente desde a entrada em vigor da terceira fase da liberalização dos transportes aéreos («terceiro pacote») em 1 de janeiro de 1993. A medida em causa permite à ČSA continuar a funcionar, para que não tenha de fazer face às consequências decorrentes dos seus maus resultados financeiros e, por conseguinte, falseia a concorrência.

⁽¹⁾ Ver Acórdão do Tribunal de 16 de maio de 2002, Processo C-482/99 *França contra Comissão* («*Stardust Marine*») Colet. 2002, I-4397.

⁽²⁾ Ver, em especial, o acórdão do Tribunal de Justiça de 13 de julho de 1988 no Processo 102/87, *República Francesa contra Comissão das Comunidades Europeias* Colet. 1988, 4067.

⁽³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de setembro de 1980 no Processo 730/79, *Philip Morris Holland BV contra Comissão das Comunidades Europeias*, Colet. 1980, 2671.

⁽⁴⁾ Ver, em especial, o acórdão do Tribunal de Justiça de 15 de dezembro de 2005 no Processo C-66/02 *Itália contra Comissão*, Colet. 2005, I-10968, n.º 117 e de 15 de junho de 2006, Processos Apenso C-393/04 e C-41/05, *Air Liquide Industries Belgium*, Colet. 2006, I-5332, n.º 35.

- (88) Consequentemente, a injeção de capital notificada sob a forma de conversão da dívida em capital constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Esta conclusão não é contestada pelas autoridades checas.

6.2. LEGALIDADE DO AUXÍLIO

- (89) O artigo 108.º, n.º 3, do TFUE prevê que um Estado-Membro não deve pôr em execução uma medida de auxílio antes de a Comissão ter adotado uma decisão a autorizá-la. A Comissão observa que as autoridades checas executaram o auxílio, isto é, a capitalização (conversão da dívida em capital) do empréstimo concedido pela Osinek, a partir de 30 de junho de 2010. A Comissão lamenta, pois, que a República Checa não tenha cumprido a obrigação de *status quo*, tendo, por conseguinte, violado a sua obrigação nos termos do artigo 108.º, n.º 3 do TFUE.

6.3. COMPATIBILIDADE AO AUXÍLIO COM O MERCADO INTERNO, NA ACEÇÃO DAS ORIENTAÇÕES E&R

- (90) O artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE estipula que o auxílio estatal é autorizado quando se destina a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas e quando não altera as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum.
- (91) A Comissão considera que a presente medida constitui um auxílio à reestruturação que tem de ser apreciado à luz dos critérios nos termos das Orientações E&R, a fim de determinar se é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, do TFUE.

6.3.1. Elegibilidade

- (92) No que diz respeito à elegibilidade, o ponto 33 das Orientações E&R dispõe que a empresa deve poder ser considerada como uma empresa em dificuldade para efeitos dos pontos 9 a 13 das referidas Orientações.

Empresa em dificuldade

- (93) Em conformidade com o disposto no ponto 9 das Orientações E&R, a Comissão considera que uma empresa se encontra em dificuldade quando é incapaz, com os seus próprios recursos financeiros ou com os recursos que os seus proprietários/acionistas e credores estão dispostos a conceder-lhe, de suportar prejuízos que a condenam, na ausência de uma intervenção externa dos poderes públicos, ao desaparecimento quase certo a curto ou médio prazo.
- (94) A seguir, o ponto 10, alínea a), das Orientações E&R esclarece que uma sociedade de responsabilidade limitada é considerada em dificuldade quando mais de metade do seu capital subscrito tiver desaparecido e mais de um quarto desse capital tiver sido perdido durante os últimos 12 meses.

- (95) As autoridades checas alegam que a ČSA, uma sociedade anónima constituída nos termos do direito checo, e, por conseguinte, uma sociedade de responsabilidade limitada nos termos do ponto 10, alínea a), das Orientações E&R, se deparou com graves dificuldades a partir de agosto de 2009, quando a crise financeira afetou gravemente – mesmo na época alta – o plano de voo de verão. Nessa altura, o fluxo de tesouraria de exploração caiu para [-2,4–2,1] mil milhões de CZK, o que teve uma forte repercussão nos ativos da empresa.
- (96) Com efeito, em agosto de 2009, a empresa preenchia as condições estipuladas no ponto 10, alínea a), das Orientações E&R. O capital subscrito total da ČSA ascendia a 2 735 milhões de CZK. De acordo com as normas contabilísticas checas, em agosto de 2009 os capitais próprios da ČSA eram negativos (no final de julho de 2009 ascendiam a [-1 000–(-900)] milhões de CZK), e mais de um quarto desse capital tinha sido perdido durante os últimos 12 meses, uma vez que os capitais próprios ascendiam, em julho de 2008, a [900–1 000] milhões de CZK. Por conseguinte, a partir de agosto de 2009, a ČSA deu início ao seu processo de reestruturação. Por este motivo, a empresa era, efetivamente, uma empresa em dificuldade na aceção das Orientações E&R aquando da concessão do auxílio à reestruturação, em junho de 2010.

Empresa recentemente criada

- (97) O ponto 12 das Orientações E&R dispõe que uma empresa recentemente criada não pode beneficiar de auxílios de emergência ou à reestruturação, mesmo que a sua posição financeira inicial seja precária. Uma empresa é, em princípio, considerada como recentemente criada durante os primeiros três anos a contar do início do seu funcionamento no setor de atividade relevante.
- (98) A ČSA foi constituída em 1923, pelo que não pode ser considerada uma empresa recentemente criada.

Grupo de empresas

- (99) O ponto 13 das Orientações E&R dispõe que uma empresa que é propriedade ou está em vias de ser adquirida por um grupo de empresas não pode, em princípio, beneficiar de auxílios de emergência ou à reestruturação, salvo se puder demonstrar que as dificuldades da empresa lhe são específicas e não resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo e que essas dificuldades são demasiado graves para serem resolvidas pelo próprio grupo. No caso de uma empresa em dificuldade criar uma filial, esta, juntamente com a empresa em dificuldade que a controla, será considerada como um grupo e poderá beneficiar de auxílios nos termos do ponto 13 das Orientações E&R.
- (100) Aquando da concessão do auxílio à reestruturação em 2010, a ČSA formava um grupo com várias empresas ativas em domínios relacionados com o transporte aéreo⁽¹⁾. As contas do grupo mostram que a companhia

aérea, apesar de fazer parte de um grupo de empresas mais vasto, é, com efeito, responsável pela parte preponderante do volume de negócios (94 %) e, por conseguinte, não há possibilidade de qualquer outra parte do grupo financiar a reestruturação da companhia aérea. Além disso, as contas demonstram que os prejuízos da companhia aérea lhe são específicos, pelo que não são imputáveis a qualquer parte do grupo.

- (101) A Comissão considera, assim, que as dificuldades da ČSA não resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo, mas que se devem principalmente ao baixo nível de receitas provenientes da sua atividade principal. As dificuldades são demasiado graves para serem resolvidas pelo próprio grupo, especialmente porque a contribuição positiva por parte de filiais rentáveis é demasiado pequena para compensar os prejuízos registados na atividade principal da ČSA.
- (102) A Comissão observa que a criação da ČAH (final de 2011/início de 2012) que, em princípio, constitui um grupo de empresas nos termos do ponto 13 das Orientações E&R, foi realizada após a concessão do auxílio à reestruturação, pelo que pode ser considerada como parte da reestruturação que não tem repercussões na elegibilidade para beneficiar de auxílios à reestruturação. Além disso, as Comissão verifica que todas as relações comerciais entre as empresas membros da ČAH serão conduzidas numa situação de plena concorrência, em conformidade com as disposições relevantes da legislação checa⁽²⁾, pelo que não é possível nenhuma contribuição para o processo de reestruturação da ČSA por parte de outros membros do grupo.
- #### 6.3.2. Restabelecimento da viabilidade a longo prazo
- (103) Em primeiro lugar, de acordo com o ponto 35 das Orientações E&R, o plano de reestruturação, cuja duração deve ser o mais reduzida possível, deve permitir restabelecer, num período razoável, a viabilidade a longo prazo da empresa, com base em hipóteses realistas no que diz respeito às condições futuras de exploração.
- (104) Nos termos do ponto 36 das Orientações E&R, o plano de reestruturação deve descrever as circunstâncias que deram origem às dificuldades da empresa e ter em conta a situação atual e as perspetivas de mercado futuras com cenários que traduzam hipóteses otimistas, pessimistas e de referência.
- (105) O plano de reestruturação deve propor uma transformação da empresa de forma a que esta última possa cobrir, após a realização da reestruturação, todos os seus custos, incluindo as amortizações e os encargos financeiros. A rentabilidade prevista dos capitais próprios da empresa reestruturada deverá ser suficientemente elevada para lhe permitir defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades (ponto 37 das Orientações E&R).

⁽¹⁾ As empresas eram as seguintes: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 %), ČSA Services, s.r.o. (100 %), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 %), Slovak Air Service, s.r.o. (100 %), Czech Airlines Handling, s.r.o. e Czech Airlines Technics, a.s. (100 %).

⁽²⁾ Artigos 66.º-A e 196.º-A da Lei n.º 513/1991 (Código Comercial) e secção 23, n.º 7, da Lei n.º 586/1992 (Lei relativa ao imposto sobre o rendimento).

- (106) A Comissão observa que o PR, conforme sintetizado na secção 2.3 acima, descreve as circunstâncias que deram origem às dificuldades da empresa. O PR em causa tem em conta a situação atual e as perspectivas futuras do principal mercado da ČSA, nomeadamente os serviços regulares de transporte aéreo de passageiros, e apresenta cenários baseados em hipóteses otimistas, pessimistas e de referência, bem como os pontos fortes e fracos da ČSA. A Comissão verifica, assim, que o PR aborda todos os aspetos formais exigidos no ponto 36 das Orientações E&R.
- (107) O atual PR pressupõe que o restabelecimento da viabilidade a longo prazo será realizado até junho de 2014. O período de reestruturação revisto, de cinco anos, é relativamente longo. No entanto, de acordo com o cenário de referência, a ČSA irá gerar lucros já em 2013. Além disso, a maioria das medidas de reestruturação já foi implementada, incluindo a redução do número de funcionários da empresa e a produção da contribuição própria. As autoridades checas demonstraram que a estratégia apresentada no PR está estabelecida ao longo de cinco anos após uma apreciação cuidadosa do mais curto prazo possível necessário para restabelecer a viabilidade a longo prazo da ČSA, tendo em consideração possíveis condições futuras de exploração. Além disso, a Comissão observa que, principalmente no setor dos transportes aéreos na atual conjuntura económica, é necessário estabilizar o desempenho operacional e dos serviços a fim de garantir a viabilidade a longo prazo enquanto base sólida para um crescimento futuro e não apenas para uma transformação a curto prazo. Este processo exige, pela sua própria natureza, vários anos. A Comissão nota igualmente que, em casos anteriores, aceitou-se um período de reestruturação igual ou superior a cinco anos⁽¹⁾. Por conseguinte, em suma, a Comissão considera aceitável o período de reestruturação de cinco anos.
- (108) A fim de permitir a transformação da ČSA, o PR prevê reduções significativas dos custos (especialmente através da redução da capacidade e dos funcionários e da redução da frota da empresa e da rede explorada), bem como várias iniciativas de geração de receita.
- (109) A Comissão observa que a ČSA reduziu significativamente o número de pilotos e tripulantes de cabina – já foram eliminados mais de 1 000 postos de trabalho. Prevê-se que as iniciativas de redução dos custos gerem um encaixe líquido de [390–425] milhões de CZK até ao final de 2012. As despesas de venda por passageiro já foram reduzidas em [15,5-17] % em 2010.
- (110) A Comissão nota igualmente que se prevê que a redução da frota (em 30 %) e da rede (em [18–20] %) origine um aumento de [3,9–4,3] % das receitas por LDK. Consequentemente, o coeficiente de ocupação deve melhorar e
- atingir os [66–73] % no cenário de referência. A renovação da frota, bem como a substituição de Boeings por Airbuses, irá traduzir-se numa redução dos custos de funcionamento e de manutenção, o que resultará numa gestão empresarial mais eficiente da frota. Prevê-se que a redução da rede e da frota gere um encaixe líquido de [195–215] milhões de CZK até ao final de 2012.
- (111) A Comissão nota igualmente que a ČSA introduziu um novo sistema de gestão de receitas com o objetivo de aumentar as receitas por LDK em [3–3,5] % em 2011. Associada às receitas decorrentes da venda de produtos próprios conexos, bem como de produtos de terceiros, prevê-se que a gestão de receitas contribua para a geração de resultados no valor de [500–560] milhões de CZK até ao final de 2012.
- (112) A Comissão, com base no seu conhecimento do setor noutros processos de reestruturação de empresas do setor aéreo, considera que estas iniciativas são capazes de permitir à ČSA reduzir os seus custos e gerar receitas adicionais a fim de restabelecer a sua viabilidade a longo prazo até junho de 2014.
- (113) Os resultados previstos baseiam-se em hipóteses realistas, principalmente nas taxas de crescimento, na inflação, nos preços dos combustíveis e nas taxas de câmbio entre o dólar americano (USD) e as coroas checas (CZK). Nas suas observações sobre a decisão de início do procedimento, a República Checa dissipou as dúvidas da Comissão quanto aos pressupostos subjacentes, fornecendo esclarecimentos suplementares, sobretudo:
- Para além de prolongar o período de reestruturação inicial, a República Checa reviu as suas previsões para a evolução do restabelecimento da viabilidade, baseando-se num cenário de referência revisto em vez de no cenário mais otimista, que era o plano inicial. A ČSA visa agora alcançar uma RCA de [1,7-1,85] % até 2014, em vez da RCA de [3–3,5] % prevista na versão inicial do PR.
 - A ČSA adiou a entrega de 7 aeronaves de 2013 e 2014 para 2014 a 2016. A ČSA confirma que irá financiar a aquisição de todas estas aeronaves através de um financiamento comercial, sem qualquer intervenção do Estado.
 - A República Checa confirmou que a ČSA está a abandonar todas as atividades deficitárias.

⁽¹⁾ Ver decisões da Comissão nos Processos *Austrian Airlines* (C 6/09), JO L 59 de 9.3.2010, p. 1, considerando 296 (período de reestruturação de seis anos), *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, considerando 217 (período de reestruturação de cinco anos) e *Air Malta* (SA.33015), C(2012) 4198 final, considerando 93 (período de reestruturação de cinco anos).

(114) A Comissão considera positivo o facto de, na sequência da decisão de início do procedimento, os pressupostos subjacentes para os fatores internos e externos terem sido revistos, tais como a antecipação de um abrandamento da taxa de crescimento da procura entre 2010 e 2013 e o aumento dos custos de combustível. A revisão e

a adaptação de vários pressupostos principais deu origem a uma revisão das projeções financeiras, traduzindo-se numa redução dos lucros previstos para 2013 de [123–135] milhões de CZK para [68–75] milhões de CZK. Os pressupostos adaptados fornecem agora um quadro mais realista e sólido da futura evolução da ČSA.

- (115) Além disso, a ČSA apresentou uma análise de cenários que incluía, além dos pressupostos mais realistas supracitados (cenário de referência), um cenário mais otimista e um cenário mais pessimista com pressupostos alterados no que diz respeito a vários vetores fundamentais.
- (116) No cenário de referência, as previsões da ČSA revelavam uma margem de exploração positiva a partir de 2013. Mesmo no cenário mais pessimista, a ČSA recuperaria a sua rentabilidade até 2014.
- (117) No entanto, até 2015, a RCA da empresa deve retornar apenas a níveis moderados (cerca de [1,9–2–2] %). Tais retornos são bastante reduzidos, mas parecem ser realistas atendendo ao facto de o grupo de pares da ČSA (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) ter alcançado uma RCA entre [–1,2 – –1] % e [5,4–6,3] % entre 2003 e 2009. Neste grupo, as únicas empresas que conseguiram alcançar uma RCA positiva foram a Lufthansa ([5,3–6] %), a British Airways ([4,9–5,7] %) e a AF-KLM ([2–2,3] %). Por outro lado, as transportadoras que praticam tarifas mais baixas conseguiram alcançar uma RCA de [5,5 – 6,5]–[15,5–17] % entre 2004 e 2007⁽¹⁾.
- (118) A RCA prevista da ČSA irá, assim, ficar abaixo da das transportadoras mais eficientes que praticam tarifas mais baixas ou da das principais transportadoras de grande dimensão supracitadas que beneficiam de economias de escala. A ČSA, com a sua frota reestruturada (2023 aeronaves), continua a ser um pequeno operador regional cuja evolução a longo prazo pode ser mais facilmente garantida com a entrada de um investidor privado.
- (119) Tendo em conta o facto de a República Checa, enquanto proprietária da empresa, estar perfeitamente ciente da situação e ser a favor da privatização em tempo útil, este modesto restabelecimento da viabilidade parece ser aceitável. Além disso, o facto de a ČSA ter conseguido obter um financiamento por locação financeira por parte do setor privado para a nova aeronave, em vez de um crédito bancário garantido pelo Estado, conforme inicialmente previsto, é sinal de que os mercados acreditam na praticabilidade do restabelecimento da viabilidade da empresa.
- (120) Além do mais, a Comissão considera positivo o facto de a ČSA ter feito, até à data, progressos significativos no seu processo de reestruturação e de a execução das iniciativas previstas já ter tido um impacto positivo na ČSA em 2011: enquanto [15,5–17] % dos voos foram descontinuados numa base anual, a queda anual nas receitas de tráfego foi de apenas [8–9] %. No primeiro trimestre de 2012 registou-se um crescimento de [7,9–8,4] % no volume de passageiros ponto-a-ponto, o que, por sua vez, teve um impacto positivo nas receitas por lugares disponíveis-quilómetro (RLDK), que registaram um au-

mento de [12,5–14] %. Em 2011, a ČSA conseguiu ainda reduzir as suas despesas de restauração (catering) em [115–130] milhões de CZK, e o custo unitário por passageiro em [14,5–16] %. Devido à implementação de medidas de redução dos custos, os custos associados à utilização do Sistema de Distribuição Global diminuíram [68–75] milhões de CZK em 2010 e [89–96] milhões de CZK em 2011, numa base anual.

- (121) A ČSA já procedeu à redução dos funcionários que estava prevista e à venda de ativos, bem como à separação dos seus serviços acessórios e distribuição dos mesmos pelas filiais que foram, entretanto, vendidas à ČAH.
- (122) Tendo em conta as medidas significativas de reestruturação adotadas e o progresso já alcançado até à data, a Comissão considera que o PR revisto permitirá à ČSA restabelecer a sua viabilidade a longo prazo num período razoável.

6.3.3. Prevenção de distorções indevidas da concorrência (medidas compensatórias)

- (123) Em segundo lugar, de acordo com o disposto no ponto 38 das Orientações E&R, devem ser tomadas medidas compensatórias a fim de garantir que os efeitos negativos sobre as trocas comerciais são, tanto quanto possível, minimizados. Estas medidas podem incluir a alienação de ativos, a redução da capacidade ou da presença no mercado e a redução de barreiras à entrada nos mercados em causa (ponto 39 das Orientações E&R).
- (124) A este respeito, o encerramento de atividades deficitárias que seria, de qualquer forma, necessário para restabelecer a viabilidade não será considerado uma medida de redução da capacidade ou da presença no mercado para efeitos da apreciação das medidas compensatórias (ponto 40 das Orientações E&R).
- (125) A ČSA propõe a adoção das seguintes medidas compensatórias:
- redução da capacidade;
 - restituição de faixas horárias de aterragem em aeroportos europeus coordenados, incluindo a venda de faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow);
 - venda de ativos.
- (126) Na decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas relativamente a determinadas medidas compensatórias oferecidas pela ČSA, na medida em que as medidas em causa pareciam ser simples medidas de viabilidade. A República Checa esclareceu este ponto e apresentou uma justificação demonstrando a relevância das medidas supracitadas.

⁽¹⁾ Estudo de mercado elaborado pelo Boston Consulting Group.

Redução da capacidade

- (127) A ČSA planeou reduzir a sua frota em 50 %, o que, por sua vez, terá um impacto na rede de rotas. Em 2009, a empresa tinha uma capacidade total de [8–9] mil milhões de LDK. No final do processo de reestruturação, a ČSA planeia oferecer [6,2–7] mil milhões de LDK, o que significa que a rede sofrerá uma redução de [2–2,2] mil milhões de LDK (o que representa uma redução de [20–25] %).
- (128) A ČSA aceitou igualmente que outras medidas devem ser consideradas simples medidas de viabilidade, como a decisão de cancelar as rotas para Nova Iorque e Toronto. Esta decisão foi tomada pelo Conselho de Administração da ČSA em julho de 2009 (ou seja, antes do início do período de reestruturação). Os voos foram descontinuados a partir de novembro de 2009. No entanto, o facto de a ČSA ter tomado a decisão de descontinuar as rotas antes do início do período de reestruturação indica que esta decisão comercial foi tomada com o objetivo de melhorar a viabilidade da companhia aérea, e não com o objetivo de minimizar quaisquer efeitos de distorção do auxílio estatal nas trocas comerciais.
- (129) Na sua versão revista do PR, a ČSA propõe, como medidas compensatórias, a eliminação de seis rotas rentáveis ⁽¹⁾ e a redução da capacidade em termos de LDK em relação a 10 rotas rentáveis adicionais ⁽²⁾. A descontinuação e a redução proposta da capacidade terão como resultado uma redução da capacidade oferecida de [900–1 000] milhões de LDK, o que corresponde a uma redução de [10–11] % ⁽³⁾ da capacidade do transporte regular em comparação com 2009. A ČSA confirmou que irá manter a capacidade reduzida oferecida como uma medida compensatória até ao final do período de reestruturação.
- (130) Considera-se que as rotas são rentáveis caso tenham registado uma margem de contribuição C1 positiva em 2009. A contribuição C1 tem em conta o voo, o passageiro e os custos de distribuição (ou seja, os custos variáveis) imputáveis a cada rota individual. A referida contribuição é expressa em (receitas da rota-custos variáveis da rota)/receitas da rota. Por conseguinte, todas as rotas com uma contribuição C1 positiva geram receitas suficientes para cobrir não apenas os custos variáveis de uma rota como também para contribuir para os custos fixos da empresa.
- (131) Do ponto de vista da Comissão, a margem de contribuição C1 afigura-se um valor adequado, uma vez que tem em conta todos os custos que estão diretamente associados à rota em causa. A Comissão observa que, num processo comparável, foi aceite uma margem semelhante ⁽⁴⁾.
- (132) Quanto ao argumento da terceira parte (TS) que alega que a ČSA abriu novas rotas deficitárias, tais como a

rota Praga-Abu Dhabi, a Comissão observa que, na sequência do esclarecimento fornecido pelas autoridades checas, esta rota é um voo com partilha de códigos efetuado em cooperação com a Etihad Airways. Em todo o caso, apesar de poderem ter sido abertas novas rotas, a ČSA comprometeu-se a reduzir a sua rede total em [20–25] % (em LDK) e a manter esta rede reduzida até ao final do período de reestruturação. Além disso, a ČSA ofereceu-se para suprimir ou reduzir a sua capacidade em 16 rotas rentáveis a fim de compensar os seus concorrentes.

Restituição de faixas horárias em aeroportos europeus coordenados

- (133) A Comissão observa que, como resultado das alterações na rede, várias faixas horárias da ČSA em aeroportos coordenados ⁽⁵⁾ serão restituídas. A restituição de faixas horárias permitirá às outras companhias aéreas concorrentes aumentarem a sua capacidade nesses aeroportos coordenados (independentemente da rota atual que tenha sido suprimida), representando assim uma redução das barreiras à entrada nos mercados em benefício dos concorrentes da ČSA.

Venda de ativos

- (134) Além disso, a ČSA alega que a venda dos seus ativos não deficitários, como a venda de faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow) (ver considerando 47) e de 15 aeronaves (ver considerando 48), bem como a venda da sua loja franca (ver considerando 46) e de filiais à ČAH (ver considerando 53), deve igualmente ser considerada uma medida compensatória. No entanto, tendo em consideração o facto das medidas compensatórias deverem dizer respeito, em especial, ao mercado onde a empresa terá uma posição de mercado significativa após a reestruturação, só as medidas relativas ao mercado de transporte aéreo de passageiros são relevantes.
- (135) Assim, além da redução de [10–11] % da capacidade em rotas rentáveis e da restituição de faixas horárias em aeroportos coordenados, apenas a venda de faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow) e de 15 aeronaves pode ser tida em conta enquanto medida compensatória, ao contrário do que se verifica com a venda da loja franca e de filiais da ČSA à ČAH, uma vez que não afetam a posição da ČSA no seu mercado principal.

Adequação das medidas compensatórias propostas

- (136) Aquando da apreciação da adequação das medidas compensatórias, a Comissão terá em conta a estrutura do mercado e as condições de concorrência, por forma a garantir que nenhuma das medidas em questão provoca a deterioração da estrutura do mercado (ponto 39 das Orientações E&R).

⁽¹⁾ [...].

⁽²⁾ [...].

⁽³⁾ Redução líquida sem a supressão de rotas deficitárias que são necessárias para o restabelecimento da viabilidade, considerando igualmente o aumento previsto da capacidade entre o Exercício de 2010 e o Exercício de 2013.

⁽⁴⁾ Ver decisão da Comissão no processo *Air Malta* (Auxílio Estatal 33015), C(2012) 4198 final, considerando 111.

⁽⁵⁾ A maior parte destas faixas horárias está localizada em aeroportos coordenados (aerportos em que as faixas horárias são atribuídas por um coordenador nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1)).

- (137) As medidas compensatórias devem ser proporcionais aos efeitos de distorção causados pelo auxílio e, em especial, à dimensão e ao peso relativo da empresa no seu ou seus mercados. O grau de redução deve ser fixado numa base casuística (ponto 40 das Orientações E&R).
- (138) A Comissão observa que, apesar de a ČSA manter ainda uma posição de liderança no mercado de aviação checo, a quota da ČSA na capacidade produtiva e na produção da indústria europeia do transporte aéreo (em termos de passageiros) é de apenas 1-2 %. Para uma transportadora de pequena dimensão como a ČSA, uma redução maior da sua frota pode ter um efeito negativo na sua viabilidade, não oferecendo quaisquer oportunidades de mercado significativas aos concorrentes.
- (139) Quanto à parte mais importante da contribuição própria, a redução da capacidade, a Comissão considera que uma redução de [10–11] % é suficiente, nomeadamente quando comparada com outros processos de reestruturação de empresas do setor aéreo ⁽¹⁾.
- (140) Neste contexto, a Comissão considera que as medidas compensatórias supracitadas são suficientes, nos termos das Orientações E&R, a fim de garantir que os efeitos negativos sobre as trocas comerciais são, tanto quanto possível, minimizados.
- 6.3.4. Auxílios limitados ao mínimo necessário (contribuição própria)**
- (141) Em terceiro lugar, nos termos do ponto 43 das Orientações E&R, a fim de limitar o montante do auxílio aos custos mínimos estritamente necessários para permitir a reestruturação, é necessária uma contribuição significativa para o plano de reestruturação proveniente dos recursos próprios do beneficiário. Tal contribuição pode incluir a venda de ativos que não sejam indispensáveis para a sobrevivência da empresa, ou um financiamento externo obtido em condições de mercado.
- (142) Para as empresas de grande dimensão, a Comissão considera habitualmente adequada uma contribuição de, no mínimo, 50 % dos custos de reestruturação. No entanto, em circunstâncias excecionais e nos casos de especial dificuldade, a Comissão pode aceitar uma contribuição menos elevada (ponto 44 das Orientações E&R).
- (143) A contribuição própria deve ser real, isto é, efetiva, com exclusão de todos os potenciais benefícios previstos, nomeadamente a nível de tesouraria (ponto 43 das Orientações E&R). Inerentemente, a contribuição própria não deve incluir qualquer auxílio estatal adicional.
- (144) Tendo em conta os custos totais de reestruturação, no valor de [8 900–10 500] milhões de CZK, a contribuição própria proposta da ČSA é constituída
- por um empréstimo de um banco privado concedido pelo Komerční banka ([125–140] milhões de CZK) e
 - pela venda de ativos (terrenos, propriedades, aeronaves e filiais) ⁽²⁾.
- (145) A contribuição própria da ČSA proposta pelas autoridades checas representaria [70–80] % dos custos totais de reestruturação. Além disso, a Comissão observa que a ČSA conseguiu celebrar um contrato de locação privado relativamente a uma aeronave ([25–30] milhões de USD) que pode igualmente ser considerado como uma contribuição própria.
- Locação de aeronaves*
- (146) Em maio de 2011, a ČSA conseguiu celebrar um contrato de locação financiado com capitais privados para aquisição de uma aeronave Airbus A319 e dois motores. A locação é efetuada em condições de mercado por [...]. O contrato de locação corresponde a um empréstimo no valor de [25–30] milhões de USD (aproximadamente [520–600] milhões de CZK, ou [5,3–5,9] % dos custos de reestruturação).
- (147) A empresa de locação fornecerá a aeronave que será entregue à ČSA para ser utilizada em regime de locação financeira por um período de 10 anos; aquando do pagamento de todas as prestações na totalidade, a ČSA tornar-se-á proprietária da aeronave. Além da entrada de [29–33] % do preço da aeronave, a ČSA efetuará pagamentos trimestrais ao locador a título do contrato de locação, pagamentos esses que são calculados a partir do preço da aeronave acrescido do equivalente aos juros do empréstimo concedido pelo banco à empresa de locação (taxa do mercado monetário interbancário de Londres a 3 meses (LIBOR) acrescida da margem). O pagamento dos referidos pagamentos a título do contrato de locação (ou antes o reembolso do empréstimo concedido por [...] à empresa de locação), será garantido, sobretudo, por um penhor sobre a aeronave a favor do banco, que se manterá durante o período de locação.
- (148) A Comissão observa que o contrato de locação demonstra que a ČSA já estava em condições de obter financiamento externo em condições de mercado sem qualquer apoio por parte das autoridades checas. Tal financiamento demonstra que o mercado acredita na exequibilidade do restabelecimento da viabilidade previsto. A Comissão considera, portanto, a locação de [520–600] milhões de CZK como parte da contribuição própria.

⁽¹⁾ No processo Air Malta (decisão da Comissão - Auxílio Estatal 33015, C(2012) 4198 final), a redução da capacidade de rotas rentáveis foi de 5 %. Em decisões já tomadas anteriormente em matéria de reestruturação, as medidas compensatórias aceites referiam-se a uma redução global da capacidade - Austrian Airlines: 15 % (decisão da Comissão C 6/2009, JO L 59 de 9.3.2010, p. 1, considerando 323) LTU: 28 % (decisão da Comissão N 428/2002, JO C 148 de 25.6.2003) ou a uma redução da quota de mercado - Cyprus Airways: 3 % (decisão da Comissão C 10/2006, JO L 49 de 22.2.2008, p. 25, considerando 129).

⁽²⁾ Para obter informações pormenorizadas, cf. quadro 5.

Empréstimo de um banco privado concedido pelo Komerční banka

(149) O empréstimo proposto concedido pelo Komerční banka consistiu numa linha de crédito baseada num acordo-quadro. A Comissão observa que o acordo-quadro, que estabelece uma linha de crédito no valor de [480–540] milhões de CZK, já tinha sido celebrado em 31 de março de 2009 e que, devido à degradação da situação financeira da ČSA, a linha de crédito foi reduzida em subsequentes alterações ao acordo-quadro. A última alteração ao acordo-quadro, datada de dezembro de 2009, estabelece uma linha de crédito de apenas [200–220] milhões de CZK até 30 de junho de 2010. A Comissão compreende que a contribuição própria proposta, no valor de [125–140] milhões de CZK, é a última projeção da referida linha de crédito.

(150) A contribuição própria deve demonstrar que o mercado acredita na exequibilidade do restabelecimento da viabilidade previsto. Uma vez que o contrato de empréstimo relevante foi celebrado muito antes do início do período de reestruturação, e atendendo ao facto de o Komerční banka ter reduzido, sucessivamente, a linha de crédito, a Comissão não aceita este empréstimo privado como uma contribuição própria nos termos do ponto 43 das Orientações E&R.

Venda de ativos

(151) A venda de ativos pode ser dividida em três grupos – (i) vendas a operadores privados no mercado, (ii) venda de bens imóveis ao Aeroporto de Praga e (iii) venda de filiais ao Estado checo (ČAH).

(i) Vendas a operadores privados no mercado

(152) Uma parte das vendas em causa foi efetuada com base num concurso público, transparente e incondicional, como a venda da loja franca e a venda da Slovak Air Services, s.r.o.. Outra parte foi vendida, após negociações individuais, a entidades privadas, como é o caso da aeronave e das faixas horárias no Aeroporto de Londres (Heathrow), cujas vendas foram efetuadas a várias companhias aéreas e à British Airways, respetivamente. As vendas foram realizadas em julho de 2010, tendo gerado [3–3,5] mil milhões de CZK ([31–35] % dos custos totais de reestruturação).

(153) A Comissão observa que esta parte da contribuição para os custos de reestruturação provém, com efeito, dos recursos próprios da empresa e é real e efetiva, de acordo com o disposto no ponto 43 das Orientações E&R. Assim, a Comissão admite estas receitas como uma contribuição própria.

(ii) Venda ao Aeroporto de Praga

(154) Os terrenos e edifícios situados no perímetro do Aeroporto de Praga (Ruzyně) foram vendidos ao Aeroporto de

Praga em 9 de dezembro de 2009, 2 de fevereiro de 2010 e 13 de maio de 2010. A venda destes ativos ascendeu a [1 620–1 850] milhões de CZK ([15–17] % dos custos totais de reestruturação).

(155) A República Checa promulgou uma lei relativa à propriedade do Aeroporto de Praga (Ruzyně), através da qual todos os terrenos e propriedades situados no perímetro do Aeroporto de Praga (Ruzyně) têm de ser detidos por uma empresa pública, atendendo à sua importância estratégica. De acordo com as autoridades checas, a propriedade reveste-se de uma importância estratégica para o Aeroporto de Praga (Ruzyně), tendo em conta a nova pista que aí será construída.

(156) Todos estes ativos foram vendidos a preços estabelecidos em relatórios de avaliação elaborados por peritos independentes da República Checa⁽¹⁾ antes das respetivas transações terem sido efetuadas. A Comissão analisou os relatórios de avaliação apresentados e considerou-os suficientemente sólidos. As avaliações não dão motivos para preocupações, uma vez que não foram detetados erros, foram aplicadas as metodologias aceites e as avaliações baseiam-se em pressupostos credíveis. A Comissão observa igualmente que os relatórios de avaliação foram elaborados antes das respetivas transações terem sido efetuadas e não têm em conta a situação de monopólio do Estado como único comprador possível. Por conseguinte, a Comissão considera que os resultados dos relatórios de avaliação presentes constituem uma aproximação adequada dos preços de mercado realistas dos ativos.

(157) O relatório de avaliação não teve em conta quaisquer penhores ou outros ónus. Quanto aos penhores, sobretudo a garantia do empréstimo Osinek, as autoridades checas confirmaram que todos os penhores foram libertados antes das vendas serem efetuadas. Em dois dos três contratos de venda, datados de 9 de dezembro de 2009 e 2 de fevereiro de 2010, as partes acordaram que a propriedade será transferida livre de quaisquer ónus. Apenas o terceiro contrato, datado de 13 de maio de 2010, contém uma disposição ao abrigo da qual a propriedade transferida inclui os ónus e as servidões enumerados no registo predial. Os ónus pertinentes são os seguintes:

(a) servidão a favor do Aeroporto de Praga para utilização de transformadores e pontos de distribuição (na parcela de terreno n.º 2587);

(b) servidão a favor da ČSA para utilização dos terrenos para fins operacionais (parcela de terreno n.º 2588/3);

(c) servidão a favor da PREDistribuce, a.s. para manutenção de uma rede de cabo e o direito de aceder à propriedade (parcela de terreno n.º 2586/1).

⁽¹⁾ Estes peritos (YBN Consult–Znalecký ústav, s.r.o. e PROSCON, s.r.o.) estão inscritos no registo de peritos mantido pelo Ministério da Justiça da República Checa e possuem experiência no domínio da avaliação de ativos.

- (158) A Comissão considera que os ónus e as servidões podem, em princípio, reduzir o valor dos bens imobiliários. No entanto, a Comissão observa que a servidão a que se refere o ponto (a) do considerando 156 foi suprimida aquando da transferência da propriedade, uma vez que a referida servidão era a favor do próprio comprador. As autoridades checas confirmaram que a servidão a que se refere o ponto (b) do considerando 156 já não se verificava aquando da transferência da propriedade. A terceira servidão, referida no ponto (c) do considerando 156, continua a existir, mas trata-se de uma das condições exigidas para efetuar a ligação do Aeroporto de Praga à rede de distribuição de eletricidade explorada pela PREdistribuce, a.s.
- (159) Tendo em conta o carácter vital da única servidão transferida com a propriedade, a Comissão considera que as servidões supracitadas não têm um impacto no valor dos ativos vendidos.
- (160) À luz dos elementos supra, a Comissão admite as receitas provenientes da venda dos terrenos, no valor de [1 620–1 850] milhões de CZK, como uma contribuição própria.
- (iii) Venda de filiais à ČAH
- (161) Outra parte das vendas ao Estado consiste na venda de filiais da ČSA à ČAH. As filiais em causa foram a HCA ([500–580] milhões de CZK); a Czech Airlines Handling, a.s. ([700–800] milhões de CZK); a ČSA Services, s.r.o. ([25–28] milhões de CZK) e a Czech Airlines Technics, a.s. ([1–1,15] mil milhões de CZK). O valor total destas vendas ascendeu a [2,35–2,6] mil milhões de CZK ([24–26] % dos custos totais de reestruturação).
- (162) Os valores das vendas foram estabelecidos com base nos relatórios de avaliação elaborados pela Deloitte Advisory, s.r.o. e pela PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o., referidas no considerando 53. A Comissão analisou os relatórios de avaliação apresentados e considerou-os suficientemente sólidos. As avaliações não dão motivos para preocupações, uma vez que não foram detetados erros, foram aplicadas as metodologias aceites e as avaliações baseiam-se em pressupostos credíveis. Por conseguinte, a Comissão considera que os resultados dos relatórios de avaliação presentes constituem uma aproximação adequada dos preços de mercado realistas dos ativos. A Comissão observa igualmente que os relatórios de avaliação foram elaborados antes das respetivas transações terem sido efetuadas.
- (163) A criação da ČAH foi objeto de observações por parte do concorrente, que afirmou que o objetivo de uma estrutura desta natureza é o de fornecer fundos adicionais à ČSA. No entanto, a Comissão observa que a República Checa declarou que a criação da ČAH era motivada por razões que não a simples transferência de capital para a ČSA. O principal objetivo da ČAH é o de tornar as empresas públicas mais atrativas para potenciais investidores. A estrutura da ČAH facilitará, com efeito, a privatização de filiais individuais da ČSA por diferentes investidores, em separado. Além disso, a criação da ČAH deve garantir tarifas competitivas no que diz respeito aos serviços intragrupo e estimular o carácter lucrativo de todas as filiais, bem como a orientação das mesmas para os clientes externos.
- (164) Por último, a criação da ČAH, na sua forma atual, foi aprovada pela autoridade checa da concorrência (com compromissos), e as vendas das filiais foram realizadas com base nos relatórios de avaliação supracitados.
- (165) À luz dos elementos supra, a Comissão observa que a contribuição própria total, incluindo as vendas das filiais, ascenderia a [78–85] % dos custos totais de reestruturação. No entanto, não é necessário ter esta medida em conta no caso em apreço, uma vez que, mesmo sem ela, a ČSA forneceu uma contribuição própria suficiente para cobrir os seus custos de reestruturação (constituída pela venda a operadores privados no mercado, pela venda de terrenos e propriedades ao Aeroporto estatal de Praga e pela locação de uma aeronave), o que totaliza [5,2–5,8] mil milhões de CZK ou [55–60] % dos custos de reestruturação⁽¹⁾.
- (166) Por conseguinte, a Comissão considera que os requisitos estipulados no ponto 43 das Orientações E&R foram cumpridos e que, deste modo, o montante de auxílio é limitado aos custos mínimos estritamente necessários para permitir a reestruturação.

6.3.5. Princípio do auxílio único

- (167) Por último, o auxílio deve respeitar a condição de ser concedido apenas uma vez («auxílio único»). O ponto 72 das Orientações E&R dispõe que uma empresa que tenha recebido um auxílio de emergência e à reestruturação nos últimos dez anos não pode beneficiar de auxílios de emergência ou à reestruturação.
- (168) Na decisão de início do procedimento, a Comissão teve dúvidas quanto aos possíveis elementos de auxílio estatal envolvidos no empréstimo da Osinek. No entanto, na sua decisão final no processo SA.29864 – possível existência

⁽¹⁾ O elemento de auxílio notificado é de 2 500 milhões. A locação da aeronave ([520–600] milhões de CZK), a venda a operadores privados no mercado ([3–3,5] mil milhões de CZK) e a venda de terrenos e propriedades ao Estado ([1,62–1,85] mil milhões de CZK) totalizam [5,2–5,8] mil milhões de CZK. Assim, mesmo que a venda de filiais à ČAH fosse considerada um auxílio, o elemento de auxílio seria de [4,5–5] mil milhões de CZK (2 500 milhões de CZK acrescidos de [2,35–2,6] mil milhões de CZK). Este elemento de auxílio é inferior ao montante da contribuição própria ([5,2–5,8] mil milhões de CZK), montante esse que cobriria mais de 50 % dos custos totais de reestruturação, no valor de [8,9–10,5] mil milhões de CZK.

de elementos de auxílio estatal no âmbito de um empréstimo concedido pela Osinek, a.s., a Comissão concluiu que o empréstimo da Osinek não constituía um auxílio estatal e que, ainda que fosse considerado como implicando um auxílio estatal, continuaria a ser compatível com o mercado interno nos termos do TF⁽¹⁾. Além disso, as autoridades checas confirmaram que a ČSA não tinha beneficiado de qualquer auxílio de emergência ou à reestruturação nos últimos 10 anos. Por conseguinte, a Comissão considera que o princípio do auxílio único foi respeitado.

6.3.6. Outras questões eventuais em matéria de auxílios estatais

- (169) No decurso do procedimento formal de investigação, foram suscitadas várias questões eventuais adicionais em matéria de auxílios estatais por parte de terceiros, nomeadamente no que diz respeito à venda da HCA, ao financiamento cruzado da remuneração do CEO da ČSA por parte do Aeroporto de Praga e à eventual vantagem concedida à ČSA para exploração da rota Praga-Tel Aviv.

Venda da HCA

- (170) Nas suas observações, a TS alega que a ČSA utilizou o auxílio estatal que recebeu para expandir a sua atividade de voos não regulares (charter) (realizada através da sua filial HCA), através da qual realizaria voos a um preço 20 % inferior aos preços normais de mercado.
- (171) A Comissão solicitou informações detalhadas sobre a venda e o funcionamento futuro da HCA. A República Checa esclareceu que não foi transferida nenhuma aeronave para a HCA aquando da transferência da atividade de exploração de serviços de transporte não regular (charter), tendo confirmado que todas as locações de aeronaves são efetuadas em condições de mercado, em conformidade com um parecer de um perito sobre preços de transferência⁽²⁾ ou com as taxas de locação estipuladas com base no *Lease Rate Digest* publicado pelo Gabinete Internacional de Aviação (International Bureau of Aviation⁽³⁾), especialista em estimativas referentes às taxas de mercado de locações operacionais para tipos individuais de aeronaves e anos de produção.
- (172) Quanto a qualquer transferência eventual de funcionários, as autoridades checas esclareceram que um número reduzido de funcionários administrativos (cerca de 20) foi transferido, em 2010, da ČSA para a HCA no que respeita à contribuição da atividade de exploração de serviços de transporte não regular (charter) da ČSA e em conformidade com as normas estipuladas no Código Comercial checo. A maior parte dos funcionários, incluindo todos os pilotos e a tripulação de cabina, juntou-se à HCA na sequência de um novo processo de seleção.

Todos os funcionários anteriormente empregados pela ČSA denunciaram os seus contratos e celebraram novos contratos com a HCA. Não foram transferidos quaisquer direitos de antiguidade com os novos contratos.

- (173) Por último, a República Checa confirmou que não se verificou nenhum desvio de uma parte da frota da ČSA para a HCA a fim de ser utilizada para efetuar voos da ČSA. A HCA não se expande desde 2009, estando simplesmente a restabelecer o volume inicial de voos efetuados pela divisão de atividades de exploração de serviços de transporte não regular (charter) da ČSA nos anos 2008 a 2009. A HCA não ficará com a exploração de voos regulares para destinos descontinuados pela ČSA, e efetuará apenas voos não regulares (charter).
- (174) À luz das informações fornecidas, a Comissão não considera existirem subvenções cruzadas de atividades entre a ČSA e a HCA, considerando que a vantagem seletiva fornecida à ČSA não foi transferida para a HCA.

Financiamento cruzado da remuneração do CEO

- (175) O CEO da ČSA era igualmente CEO do Aeroporto de Praga, tendo recebido remunerações salariais de ambas as empresas em 2010 e 2011. Quanto à denúncia relativa à eventual vantagem concedida à ČSA sob a forma da remuneração salarial do seu CEO, a República Checa explicou que a remuneração salarial do CEO foi estabelecida com base em dois acordos de gestão distintos celebrados entre o CEO e a ČSA e o Aeroporto de Praga, respetivamente. Além disso, a República Checa declarou que o Aeroporto de Praga não estava a pagar qualquer indemnização relativamente ao pagamento da remuneração salarial pelas atividades do CEO na ČSA. Ao abrigo dos dois acordos de gestão, a remuneração salarial era constituída por duas componentes, um salário-base e um bónus em função do seu desempenho. Um componente de base no contrato da ČSA foi reduzida para 1 CZK por mês até que a ČSA atinja resultados de exploração positivos. No entanto, o montante dos bónus associados ao desempenho foi estabelecido em doze vezes a componente de base, não reduzida, por ano.
- (176) A Comissão verificou o quadro geral da remuneração salarial do CEO, que demonstra que, com efeito, a remuneração salarial e os bónus pagos pela ČSA ao CEO ascenderam a aproximadamente [...] do seu rendimento anual, tendo-se verificado que os outros [...] provêm do seu emprego no Aeroporto de Praga. Esta diferença é justificada, sobretudo, pelo diferente desempenho das duas empresas no período relevante.
- (177) Uma vez que o CEO foi remunerado pelo seu trabalho em ambas as empresas de uma forma que refletiu o desempenho das mesmas, a Comissão considera que não foi concedido nenhum auxílio estatal à ČSA pela forma como o seu CEO foi remunerado pelo seu trabalho.

(1) Um auxílio estatal concedido nos termos do TF prossegue um objetivo diferente, nomeadamente o de facilitar o acesso de uma empresa ao financiamento externo a fim de sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE, pelo que não constitui um auxílio de emergência e à reestruturação na aceção das Orientações E&R nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c) do TFUE.

(2) Parecer de um perito datado de 3 de junho de 2011, elaborado para o Grupo ČSA por Ernst&Young Valuations, s.r.o.

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

Rota Tel Aviv

- (178) Nas suas observações, a TS alega que a República Checa negociou a possibilidade de explorar a rota Praga-Tel Aviv através de mais do que uma transportadora, principalmente para benefício da ČSA. As negociações, que envolveram uma alteração ao Acordo bilateral em matéria de transportes aéreos (adiante designada por «Acordo») celebrado entre a República Checa e o Estado de Israel⁽¹⁾, tiveram lugar pouco tempo depois da conclusão de um concurso público para exploração desta rota, que foi ganho pela TS (ver considerando 73).
- (179) A Comissão observa que a República Checa tinha o direito legal de encetar negociações com o Estado de Israel para a extensão de direitos de acesso ao mercado de transporte aéreo de ambas as partes até à celebração de um Tratado Euro-Mediterrânico uniforme em matéria de aviação entre, por um lado, a UE e os seus Estados-Membros e, por outro lado, o Estado de Israel.
- (180) No decurso do processo de consulta que antecedeu a celebração do Acordo, as autoridades aeronáuticas concordaram, *inter alia*, com uma extensão temporária do acesso ao mercado de transporte aéreo permitindo «voos especiais», a que se seguiu a alteração do Acordo.
- (181) As autoridades checas explicaram que a extensão do acesso ao mercado de transporte aéreo checo-israelita não foi negociada exclusivamente em benefício da ČSA, e que foi realizada em plena conformidade com a legislação nacional, não sendo contrária à Decisão do Departamento de Aviação Civil do Ministério dos Transportes da República Checa que concedeu direitos de transporte para a exploração da rota à Travel Service⁽²⁾.
- (182) A Comissão considera que o Estado-Membro tem, efetivamente, o direito de proceder a alterações ao Acordo bilateral em qualquer momento, desde que o objeto não seja contrário às disposições da legislação da União. Além disso, a decisão através da qual foi concedido à TS o direito de explorar a rota Praga-Tel Aviv não prevê que não possam ser concedidos direitos semelhantes a outro operador, desde que isso esteja em conformidade com as disposições do Acordo.
- (183) Por último, a Comissão observa que o n.º 1 do artigo III do Acordo revisto prevê que «Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais empresas para a exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, comunicando tal

designação por escrito à outra Parte Contratante.» Por conseguinte, a ČSA não é a única transportadora aérea que poderia beneficiar com a alteração do Acordo. Com efeito, a revisão do Acordo parece constituir uma medida de abertura do mercado que pode ser considerada como pró-concorrencial. Nestas condições, não pode concluir-se que esta medida favorece especificamente a ČSA e que constitui, por conseguinte, um auxílio estatal.

6.4. CONCLUSÃO

- (184) A medida notificada constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Comissão lamenta que as autoridades checas não tenham cumprido a obrigação de *status quo*, nos termos do artigo 108.º, n.º 3 do TFUE. No entanto, tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o auxílio concedido, no valor de 2 500 milhões de CZK, e o PR são compatíveis com as condições estipuladas nas Orientações E&R. Consequentemente, a Comissão considera que o auxílio é compatível com o mercado interno, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio à reestruturação notificado pela República Checa, constituído pela concessão de 2 500 milhões de CZK à Česká aerolinie, a.s. (Czech Airlines) sob a forma de capitalização (conversão da dívida em capital) de um empréstimo, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

A execução deste auxílio estatal é compatível com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2.º

A República Checa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 19 de setembro de 2012.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

⁽¹⁾ Tratado entre o Governo da República Federal Checa e Eslovaca e o Governo do Estado de Israel relativo aos transportes aéreos, assinado em Jerusalém em 24 de abril de 1991.

⁽²⁾ Decisão n.º 278/2011-220-SP/18 do Departamento de Aviação Civil do Ministério dos Transportes da República Checa, de 30 de junho de 2011.

Preço das assinaturas 2013 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 420 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	910 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	100 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilíngue: 23 línguas oficiais da UE	200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus atos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilíngue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à receção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na Internet no seguinte endereço:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso direto e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os atos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>

