IV

(Актове, приети преди 1 декември 2009 г. по силата на Договора за ЕО, Договора за ЕС и Договора за Евратом)

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 28 август 2009 година

държавна помощ C 6/09 (ex N 663/08) — Австрия Austrian Airlines — План за преструктуриране

(нотифицирано под номер C(2009) 6686)

(само текстът на немски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2010/137/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби [1] и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 11 февруари 2009 г. Комисията уведоми Република Австрия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, във връзка с продажбата на дела на австрийската държава в Austrian Airlines Group.

(2) На 11 март 2009 г. Австрия предаде на Комисията своето мнение относно откриването на процедурата.

(3) Решението на Комисията за откриване на процедурата е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* [2]. Комисията призова заинтересованите страни да представят мненията си в срок един месец от датата на тази публикация.

(4) Комисията получи мнения от заинтересованите страни. Тя предаде тези мнения на Австрия с електронна поща от 15 април 2009 г. На Австрия беше дадена възможност да представи становището си по тези мнения. Становището на Австрия беше получено от Комисията с електронна поща от 8 май 2009 г.

(5) По искане на Австрия на 7 май 2009 г. и на 18 май 2009 г. се проведоха заседания. След приключването на тези заседания на 22 май 2009 г. и на 18 юни 2009 г. поисканата допълнителна информация беше предоставена на Комисията.

2. ОПИСАНИЕ НА ФАКТИТЕ

2.1. Контекст на разследването

(6) Авиокомпанията Austrian Airlines Group (наричана по-долу „Austrian Airlines“) се състои от три дружества: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, мрежово ориентиран въздушен превозвач, основана през 1957 г., Tiroler Luftfahrt GesmbH (наричано по-долу „Tiroler Luftfahrt“), регионално дъщерно дружество, основано през 1978 г., и Lauda Air Luftfahrt GmbH (наричано по-долу „Lauda Air“), чартърно дружество, основано през 1979 г. Austrian Airlines е със седалище във Виена и развива дейност в областта на въздухоплаването с центрове на международното летище Виена и на летището Инсбрук. Austrian Airlines е член на браншовото сдружение Star Alliance.

(7) Посредством държавното холдингово дружество Österreichische Industrieholding AG (наричано по-долу „ÖIAG“) австрийската държава притежава 41,56 % от дяловете в Austrian Airlines. ÖIAG е най-големият акционер.

(8) С оглед на сложното — и влошаващо се — финансово положение, в което Austrian Airlines Group се намира от няколко години (вж. Решение на Комисията от 19 януари 2009 г. относно държавна помощ NN 72/08, Austrian Airlines — помощ за оздравяване [3]), на 12 август 2008 г. федералното правителство на Австрия възложи мандат за приватизация, който упълномощава ÖIAG да продаде всичките си дялове в Austrian Airlines. На 29 октомври 2008 г. мандатът беше удължен до 31 декември 2008 г.

[1] ОВ C 57, 11.3.2009 г., стр. 8.
[2] Вж. бележка под линия 1.
[3] Все още непубликувано в Официален вестник.

(9) На 13 август 2008 г. ÖIAG публикува обявление в австрийския и международния печат ([4]), в което прикани потенциалните инвеститори да заявят интереса си към придобиване на дяловете на ÖIAG в Austrian Airlines. Срокът за подаване на заявления от участниците в търга беше 24 август 2008 г. Общо дванадесет инвеститори заявиха своя интерес.

(10) На 28 август 2008 г. на потенциалните инвеститори беше съобщено, че до 12 септември 2008 г. трябва да представят концепция за придобиване. Концепцията трябва да съдържа информация за участниците в търга, стратегическа концепция за бъдещето на Austrian Airlines, предложение за структурата на сделката, информация относно планираното финансиране, както и допълнителна информация относно съдържанието на договора (отговорности, включени гаранции). Бяха представени само три концепции за придобиване ([5]).

(11) На 16 септември 2008 г. останалите трима участници в търга бяха призовани до 21 октомври 2008 г. да подадат окончателното си предложение без посочена в него покупна цена, а окончателното си предложение с посочена в него покупна цена — до 24 октомври 2008 г.

(12) На 21 октомври 2008 г. германската авиокомпания Deutsche Lufthansa AG (наричана по-долу „Lufthansa“) представи предложение като единствен участник в търга, включително договор и стратегическа концепция без посочване на цена, както беше заложено в изискванията. На 24 октомври 2008 г. Lufthansa предостави обвързващо предложение с посочване на цената, която е готова да плати за дяловете на ÖIAG в Austrian Airlines.

(13) На 24 октомври 2008 г. руската авиокомпания S7 също предаде предложение […] (*). Air France/KLM не представи предложение ([6]).

(14) Сделката е одобрена на 3 декември 2008 г. от надзорния съвет на Deutsche Lufthansa AG, а на 5 декември 2008 г. от надзорния съвет на ÖIAG.

(15) По този начин в края на процеса на приватизация Lufthansa като избран участник в търга предаде предложение за дяловете на ÖIAG в Austrian Airlines, което беше прието от надзорния съвет на ÖIAG.

(16) В сключената сделка между ÖIAG и Lufthansa се предвижда:

— Lufthansa да заплати на ÖIAG покупна цена от 366 268,75 EUR,

— ÖIAG да получи гаранция за длъжника ([7]), от която може да възникне право за допълнително плащане в размер до 162 млн. евро,

— ÖIAG да изплати посредством дружество със специална цел сума в размер на 500 милиона евро, която Lufthansa ще използва за увеличение на капитала на Austrian Airlines.

(17) В уведомлението за мярката, подадено с оглед на правната сигурност на 21 декември 2008 г., Република Австрия поддържа мнението, че сделката за продажбата не е свързана с предоставянето на държавна помощ, тъй като исканата цена за Austrian Airlines съответства на пазарната цена на авиокомпанията.

(18) Във всички случаи платимата от Lufthansa цена за държавния дял в Austrian Airlines не представлява държавна помощ поради факта, че всеки алтернативен сценарий би довел до по-високи разходи за ÖIAG.

(19) В допълнение и без да се засягат горепосочените аргументи, австрийските власти заявиха, че те — ако Комисията също не стигне до заключението, че въпросните мерки не представляват държавна помощ — също така ще представят план за преструктуриране на Austrian Airlines, за да може помощта да бъде приведена в съответствие с член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО.

(20) Що се отнася до помощта за оздравяване, Република Австрия подаде уведомление до Комисията на 19 декември 2008 г. за решението си да отпусне помощ за оздравяване на Austrian Airlines Group под формата на 100 % гаранция, за да даде възможност на компанията да получи заем за финансиране от 200 млн. евро. Помощта за оздравяване е одобрена на 19 януари 2009 г.

(21) Съгласно решението относно помощта за оздравяване помощта за оздравяване (под формата на държавна гаранция за рамково кредитно споразумение) се прекратява, когато Комисията стигне до окончателно становище (окончателно решение) относно държавната помощ във връзка с процедурата за продажба/плана за преструктуриране, предложени от австрийските власти ([8]).

2.2. **Разследваните мерки**

(22) В решението за откриване на официална процедура за разследване (наричано по-долу „Решението за откриване на процедура“) бяха повдигнати следните въпроси:

— дали постигнатата продажна цена за дела на австрийската държава в Austrian Airlines отговаря на пазарната цена,

([4]) *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* и *Financial Times* (европейско издание).
([5]) От Air France/KLM, Deutsche Lufthansa и S7 (руска авиокомпания).
(*) Поверителна информация.
([6]) За позицията на Air France/KLM относно процеса на приватизация вж. раздел 4.4.
([7]) Три години след сключването на сделката, респ. най-късно след предоставяне на финансовите отчети за приключващия на 31 декември 2011 г. период, ÖIAG ще получи допълнително плащане в размер до 162 млн. евро. Платимата сума се изчислява с помощта на следната формула […].
([8]) Вж. Решение на Комисията от 19 януари 2009 г., държавна помощ NN 72/08, Австрия — Austrian Airlines — помощ за оздравяване, съображение 71.

— дали при приемането на отрицателна покупна цена ([9]) ÖIAG е действало като инвеститор в условията на пазарна икономика, тъй като всеки друг сценарий би довел до по-високи разходи, и

— дали, при наличие на държавна помощ, тази помощ представлява помощ за преструктуриране, съвместима с общия пазар.

2.2.1. *Пазарна цена на дяловете на ÖIAG в Austrian Airlines*

(23) Комисията изрази съмнение, като се имат предвид условията, свързани с продажбата, дали цената, която Lufthansa следва да заплати за придобитите акции, отговаря на пазарната цена. Възложеният на ÖIAG мандат за приватизация предвижда следното:

„ÖIAG се упълномощава да приватизира Austrian Airlines AG, като запази основна австрийска акционерна структура от 25 % и 1 акция. Целта е

1. запазване на марката „Austrian“;

2. запазване на централното управление в Австрия;

3. запазване на подходяща за местоположението трасова мрежа, както и съобразяване с факта, че Австрия е средище на икономиката и заетостта;

4. запазване в оптимална степен на сигурни работни места в Austrian Airlines и на летище Виена; както и

5. създаване на орган за защита на австрийските интереси във връзка с местонахождението.“

(24) Платимата на австрийската държава цена се допълва с гаранционна клауза, според която австрийската държава получава плащания от потенциални печалби. Комисията възнамеряваше да си изясни този механизъм и неговата стойност.

(25) При откриването на процедурата Комисията изрази съмнения дали продажбата на Austrian Airlines е осъществена при подходящи условия. Комисията заяви също, че не може да даде окончателна оценка дали свързаните с продажбата условията са били такива, че да повлияят върху платената цена.

(26) Що се отнася до платената от Lufthansa цена, Комисията обяви, че не е могла да установи окончателно дали гаранцията за длъжника от 162 млн. евро е в състояние да компенсира адекватно австрийската държава за по-ниската цена на акция, която тя е била готова да приеме при сключване на сделката за продажбата, или дали държавата, приемайки цена на акциите, която е значително по-ниска от заплащаната цена на акциите на останалите акционери, в действителност не предоставя държавна помощ на Lufthansa, а с това и на Austrian Airlines.

(27) По отношение на отрицателната цена, която Lufthansa трябва да заплати, не става ясно, както беше посочено и в жалбата на Air France/KLM, дали всички участници в търга са имали равна възможност за предаване на предложение на една и съща основа. Също така не е ясно дали всички участници в търга са разполагали с достатъчно време и информация за оценяване на обявените за продажба активи. Освен това Комисията отбелязва, че цената, която Lufthansa трябва да заплати за акциите, които ще придобие от държавата, се различава от тази, която трябва да се плати на независимите акционери (а именно тя е по-ниска).

2.2.2. *ÖIAG е действало като инвеститор в условията на пазарна икономика, тъй като всеки друг сценарий би довел до по-високи разходи*

(28) Австрийските власти посочиха, че дружеството ÖIAG е щяло да бъде изправено пред три възможни сценария, които биха довели до по-високи разходи, ако то не беше продало своя дял.

— Ликвидация на Austrian Airlines: ÖIAG би поело възникващите разходи (оценени на […] EUR) в хода на контролирана ликвидация на Austrian Airlines.

— Обявяване в несъстоятелност на Austrian Airlines: ÖIAG не подпомага Austrian Airlines, което би довело авиокомпанията до обявяване в несъстоятелност. Преките и непреките разходи, които надхвърлят нетните разходи за приватизацията, в такъв случай ще бъдат поети от ÖIAG.

— Преструктуриране на Austrian Airlines при запазване на нейната самостоятелност („Решение за самостоятелност“): ÖIAG финансира плана за преструктуриране на Austrian Airlines, за да може авиокомпанията да запази самостоятелността си („Решение за самостоятелност“).

(29) При откриването на процедурата Комисията изрази съмнения дали избраният от държавата вариант отговаря на поведението на инвеститор в условията на пазарна икономика. Тя не разполага с достатъчно информация нито относно разходите за ликвидация, които би трябвало да се поемат в случай на закриване на авиокомпанията, нито относно разходите и загубите, които щяха да възникнат за ÖIAG в случай на обявяване в несъстоятелност. Комисията също така не разполага с достатъчно информация, за да оцени варианта за запазване на самостоятелността.

(30) Комисията подчертава, че като цяло не приема акционерът автоматично да се задължава с поемането на разходите, възникващи вследствие несъстоятелността или ликвидацията на дадено дружество. Разсъжденията относно социалните и икономическите последици от неподпомагането на Austrian Airlines от ÖIAG изглежда са в резултат на факта, че ÖIAG е държавно холдингово дружество. Комисията отбеляза също, че аргументацията на австрийските власти продължава да се основава на факта, че в случая с платената цена от избрания участник в търга се касае за възможно най-високата цена.

([9]) Отрицателните цени са посочени по-долу в скоби.

2.2.3. *Представеният план за преструктуриране на Austrian Airlines*

(31) Тъй като Комисията стигна до заключението, че не може да се изключи наличието на държавна помощ, тя следва да разгледа плана за преструктуриране съгласно действащото законодателство, а именно съгласно Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение [10] (наричани по-долу „Насоките от 2004 г.“), както и Съобщение на Комисията относно прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО, както и на член 61 от Споразумението за ЕИП по отношение на държавните помощи в сектора на въздушния транспорт [11] (наричани по-долу „Насоките за въздухоплаването от 1994 г.“).

(32) В тези насоки са изложени различни условия, при които могат да се отпускат помощи за преструктуриране. При откриването на процедурата Комисията изрази съмнения относно това дали са изпълнени условията по отношение на допустимостта на дружеството, възстановяването на дългосрочната рентабилност, размера на помощта, компенсаторните мерки и размера на собствения принос.

3. СТАНОВИЩЕ НА АВСТРИЯ

(33) Австрийските власти започнаха своето становище с обща информация за процеса на приватизация и неговото описание. В съответствие с общностното право процесът на приватизация е бил открит и е публикуван изцяло, а всички участници в търга са били третирани равнопоставено във всички етапи на процеса. Вярно е, че процесът на приватизация е осъществен в рамките на много кратък срок, но по мнение на австрийските власти всички участници в търга са разполагали с достатъчно време, за да получат цялата необходима информация, и са били в състояние да подготвят окончателно предложение въз основа на тази информация.

3.1. Поставени условия при приватизацията

(34) Що се отнася до условията, поставени от мандата за приватизация, австрийските власти направиха разграничение между „цели Best-effort“ (цели, за чието постигане се полагат максимални усилия), т.е.:

i) запазване на подходяща за местоположението трасова мрежа; и

ii) запазване в оптимална степен на работните места;

и „обвързващи цели“, т.е.:

iii) запазване на марката Austrian;

iv) запазване на централното управление в Австрия;

v) създаване на орган за защита на австрийските интереси във връзка с местонахождението;

vi) запазване на основна австрийска акционерна структура от 25 % и 1 акция.

(35) Австрийските власти обявиха също, че в нито един момент никой от участниците в търга не е оспорил, че тези цели могат да бъдат изпълнени, или е твърдял, че те представляват „условия“, които ще окажат влияние върху покупната цена.

(36) В решението си за откриване на официална процедура за разследване Комисията обяви, в съответствие с нейната установена практика за вземане на решения [12], че по отношение на целите i) „запазване на подходяща за местоположението трасова мрежа“ и iii) „запазване на марката Austrian“ може да се заключи, че тези условия няма да окажат неблагоприятно влияние върху покупната цена.

3.1.1. *Запазване в оптимална степен на работните места*

(37) Австрийските власти посочиха, че това условие не трябва да бъде причина за безпокойство. Представената от ÖIAG на участниците в търга договорна документация не съдържа задължения във връзка с това. Австрийските власти подчертаха, че в практиката си за вземане на решения Комисията е посочила, че недискриминационни условия, с които купувачите се призовават да запазят работни места, са допустими [13]. Всякакво влияние върху покупната цена е изключено, тъй като в случая се касае просто за недискриминационна правно необвързваща клауза за „best-efforts“ (при полагане на максимални усилия) [14].

3.1.2. *Запазване на централното управление в Австрия*

(38) Една от поставените цели в мандата за приватизация е запазването на централното управление на Austrian Airlines в Австрия. Австрийските власти подчертават, че предпоставка за запазване на оперативния лиценз е регистрираното седалище да се намира в държавата-членка, в която е бил издаден оперативният лиценз [15]. Ако централата или регистрираното седалище на Austrian Airlines се преместят извън Австрия, това би довело до загуба на оперативния лиценз. Според общностното законодателство (Регламент (ЕО) № 1008/2008) и австрийското право (Закона за въздухоплаването) Austrian Airlines вече няма да бъде в състояние да продължи да предоставя въздухоплавателни услуги [16].

---

[10] ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2.

[11] ОВ C 350, 10.12.1994 г., стр. 5.

[12] Решение на Комисията от 17 септември 2008 г. относно държавни помощи N 321/08, N 322/08 и N 323/08, Гърция — Продажба на определени активи на Olympic Airlines/Olympic Airways Services, все още непубликувано в Официален вестник, съображения 59, 184 и 185, и Решение на Комисията от 12 ноември 2008 г. относно държавна помощ N 510/08, Италия — Alitalia, ОВ C 46, 25.2.2009 г., стр. 6, съображения 29, 123 и 124.

[13] Решение на Комисията 2000/628/ЕО от 11 април 2000 г. относно помощ предоставена от Италия на Centrale del Latte di Roma, ОВ L 265, 19.10.2000 г., стр. 15, съображение 91; Решение на Комисията 2001/798/ЕО от 13 декември 2000 г. относно държавна помощ, приведена в действие от Германия за SKET Walzwerktechnik GmbH (помощ C 70/97 (ex NN 123/97), ОВ L 301, 17.11.2001 г., стр. 37.

[14] Решение на Комисията 2008/767/ЕО от 2 април 2008 г. относно държавна помощ C 41/07 (ex NN 49/07), която Румъния приведе в действие за Tractorul, ОВ L 263, 2.10.2008 г., стр. 5, съображение 44.

[15] Член 4, буква а) във връзка с член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен), ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.

[16] Решение на Комисията от 12 ноември 2008 г. относно държавна помощ N 510/08, Италия — Alitalia, ОВ C 46, 25.2.2009 г., стр. 6, съображение 125.

(39) Запазването на централното управление в Австрия е необходимо и в рамките на двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги: срокът на действие на споразуменията е обвързан с притежаването на валиден оперативен лиценз. Поради това за продължаването на икономическата дейност на Austrian Airlines е необходимо централното управление на Austrian Airlines да остане в Австрия.

(40) Австрийските власти посочиха, че в случаите на предходни сливания в сектора на въздушния транспорт — SWISS/Sabena и Air France/KLM — са били избирани подобни модели с цел да се запази оперативният лиценз. Поради това в този бранш посоченият модел е позната и приета структура. С оглед на правните рамкови условия никой от участниците в търга за Austrian Airlines не е подлагал на съмнение факта, че централното управление трябва да остане в Австрия, така че в представените концепции за придобиване този факт е бил взет под внимание и не е оказал влияние върху покупната цена.

3.1.3. *Запазване на основна австрийска акционерна структура от 25 % и 1 акция*

(41) Австрийските власти подчертаха, че това условие се основава на изискванията на двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги съгласно австрийското право.

(42) Запазването на правата за излитане, кацане и въздушни маршрути при условията на двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги в много случаи е свързано с упражняването на съществени права на собственост и действителния контрол от страна на лица с определено гражданство. В случая на регистрирана в Австрия авиокомпания съществена собственост означава, че австрийски граждани или австрийски авиокомпании трябва да са мажоритарни собственици на авиокомпанията, за да продължат да са в сила двустранните споразумения за въздухоплавателни услуги. Ако вече не съществува австрийска мажоритарна собственост, трета държава ще може да отнеме правата за излитане, кацане и въздушни маршрути.

(43) Съгласно параграф 9, алинея 2 от Закона за ÖIAG в рамките на управлението на участието си ÖIAG трябва да запази такова влияние, което да му позволява или въз основа на притежавания дял от 25 % и 1 акция от даващия право на глас основен капитал, или въз основа на права и договори с трети страни да има влияние при вземането на решения от общото събрание, които съгласно Закона за акционерните дружества изискват най-малко мнозинство от три четвърти.

(44) Въз основа на мандата за приватизация ÖIAG беше изправено пред избора или да намали дела си в Austrian Airlines до 25 % и 1 акция, или да приеме от участниците в търга структура на сделката, която гарантира основна австрийска акционерна структура с 25 % и 1 акция. В съответствие с това в проведените с тях обсъждания участниците в търга бяха поканени да предложат такива структури на сделката. Никой от участниците в търга не повдигна принципни възражения срещу структурата.

(45) Според Австрия придобиването на Austrian Airlines от лица, които не са австрийски граждани, би довело до отмяна на някои двустранни споразумения, а с това и до загуба на права за излитане и кацане, както и на права върху въздушните маршрути на Austrian Airlines, които са залегнали в тези международни споразумения. Поради същността на бизнес модела на Austrian Airlines, който се основава на въздушни маршрути към държави извън Общността в Централна и Източна Европа, към страни от Близкия изток и Централна Азия, такива двустранни споразумения имат важно икономическо значение.

(46) Тъй като обаче мандатът за приватизация предвижда продажбата на целия дял на ÖIAG, ÖIAG е можело да продаде своите дялове в Austrian Airlines само въз основа на предложената от всички участници в търга структура на сделката (регистрирана в Австрия частна фондация) и същевременно да запази съответните ценни права на въздушно движение на въздушния превозвач и да извърши пълната приватизация. Според австрийските власти условието за основна австрийска акционерна структура е било абсолютно необходимо за запазването на съществените права и не е оказало влияние върху постигнатата цена. Предприетите мерки за разрешаване на този проблем са в еднаква степен неутрални по отношение на разходите.

3.1.4. *Създаване на орган за защита на австрийските интереси във връзка с местонахождението*

(47) Австрийските власти уточниха, че такъв орган, който не участва във вземането на решения в Austrian Airlines, е често срещан орган в този бранш и срещу него в подобни случаи никога не са повдигани възражения от страна на Комисията ([17]). Влияния върху покупната цена не са възможни, тъй като съответният орган има само консултативен характер и няма правно или фактическо влияние върху дружеството. По-специално органът не разполага с право на вето или право на глас. Освен това изискването за такъв орган не е посочено като проблем от нито един от участниците в търга в процеса на приватизацията.

3.2. **Покупната цена отговаря на пазарната цена**

(48) Според Австрия покупната цена е резултат от процеса на приватизация, който е осъществен съгласно изискванията на Двадесет и третия доклад на Комисията във връзка с политиката относно конкуренцията ([18]), както и съгласно Насоките от 1994 г. Притежаваните от ÖIAG дялове в Austrian Airlines са били продадени в края на конкурсна процедура на предложилия най-високата цена участник в търга.

(49) Австрийските власти подчертаха, че в настоящата икономическа ситуация би могло да се постигне само отрицателна покупна цена.

([17]) В рамките на учредената фондация при сливането на Swissair/Sabena (Решение 95/404/ЕО на Комисията) беше създаден управителен съвет, на който бяха предоставени оперативни пълномощия.

([18]) Вж. *Двадесет и трети доклад за политиката в областта на конкуренция 1993 г.* (ISBN 92-826-8372-9), точки 402 и 403.

(50) В допълнение към акциите, които ще придобие от държавата, Lufthansa поиска да придобие и свободно търгуваните акции, за да получи контрол върху цялата авиокомпания. Цената на свободно търгуваните дялове при такова предложение за придобиване от законова гледна точка се определя съгласно австрийския Закон за придобиванията.

(51) Според австрийските власти оценяването на дяловете на държавата следва да се разглежда в светлината на цялостната покупна цена за сделката, която се формира от постигнатата от ÖIAG в конкурсната процедура покупна цена и разходите за придобиване на свободно търгуваните акции съгласно законовите изисквания. Съгласно австрийския Закон за придобиванията цената за придобиване следва да отговаря най-малко на средния борсов курс на въпросните капиталови ценни книжа, претеглени спрямо съответния търговски обем, от последните шест месеца преди датата, на която е обявено намерението да се подаде предложение ([19]). Цената за придобиване, предложена от Lufthansa на акционерите, които притежават свободно търгувани акции, възлиза на 4,49 EUR и по този начин съответства на изискванията на австрийския Закон за придобиванията.

(52) Според австрийските власти цената на предложението за придобиване е изопачена и не отразява действителната икономическа стойност на Austrian Airlines, а е следствие от разпоредбите на Закона за придобиванията ([20]). Това може да се проследи чрез измененията на цените на акциите на Austrian Airlines от началото на 2008 г. Преди възлагането на мандата за приватизация на 12 август 2008 г. курсът на акциите е бил под 3,00 EUR и се е покачил на над 7,00 EUR едва вначалото на септември. Впоследствие курсът на акциите на Austrian Airlines отново рязко падна и в момента седмици наред е на ниво далеч под цената за придобиването от Lufthansa в размер на 4,49 EUR за акция. Тези силни колебания в цените на акциите на Austrian Airlines се дължат на спекулации и по никакъв начин не са свързани с действителната стойност на компанията.

(53) Друга причина, поради която Lufthansa е трябвало да направи привлекателно предложение на независимите акционери, е фактът, че Lufthansa възнамерява да получи пълен контрол върху Austrian Airlines. Lufthansa възнамерява да придобие 90 % от Austrian Airlines, тъй като достигането на този праг дава възможност за „Squeeze out“ („изтласкване“ на миноритарните акционери), а с това и за придобиване на 100 % от дяловете. Като едноличен акционер Lufthansa може да осъществява по-лесно плановете си, тъй като намирането на решения е улеснено. Освен това Lufthansa ще получи всички облаги от планираните инвестиции.

(54) Австрийските власти подчертаха, че съгласно общностното право продажбата на отрицателна покупна цена е допустима. Комисията е потвърдила в няколко решения ([21]), че „символичната“ или „отрицателната“ покупна цена, която е резултат от процес на приватизация, който отговаря на изискванията на XXIII доклад за политиката в областта на конкуренция или се основава на оценка, не трябва да се счита за държавна помощ.

(55) Според австрийските власти предложената от Lufthansa цена е най-високата пазарна цена, която може да се постигне. Трябва да се отбележи също, че както Lufthansa, така и Austrian Airlines са членове на Star Alliance. Участниците в търга, които не са част от Star Alliance (Air France/KLM и S7), е трябвало да включат в цената на предложенията си и допълнителните разходи, свързани със смяната на браншовото сдружение. Австрийските власти уточниха, че тези разходи могат да възлязат на […] EUR.

(56) Австрийските власти заявиха също, че в представеното от S7 (макар и необвързващо) предложение е предвидена […] цена и подчертаха, че съгласно практиката на Комисията при вземане на решения ([22]) предложението на конкурент е добър показател за изчисляване на пазарната стойност на дадено дружество.

(57) Що се отнася до гаранцията за длъжника, властите поясниха, че максималното плащане от гаранцията за длъжника е в размер на 164,1 млн. евро и […] ([23]).

3.3. **ÖIAG е действало като инвеститор в условията на пазарна икономика**

(58) Според австрийските власти решението на ÖIAG да продаде Austrian Airlines на отрицателна цена би било същото и ако се отнасяше до частен инвеститор ([24]), който се ръководи от по-дългосрочни изгледи за рентабилност, тъй като отрицателната цена води до значително по-ниски разходи, отколкото алтернативните сценарии. Несъстоятелността на Austrian Airlines щеше да доведе до значителни загуби на стойността и на други дялове на Република Австрия. Освен това ÖIAG трябваше да поеме и разходите по социалната програма. Другите възможни алтернативни сценарии — контролирана ликвидация на Austrian Airlines или продължаване на

([19]) Параграф 26, ал. 1 от австрийския Закон за придобиванията.

([20]) Изключение от предписаното предложение за придобиване не било приемливо, тъй като това означава само, че засега не съществува необходимост да се представи предписано предложение, но че такова предложение за придобиването на най-малко 90 % от Austrian Airlines ще трябва да бъде представено на по-късен етап. Намаляването на цената за придобиване е щяло допълнително да затрудни придобиването на Austrian Airlines от Lufthansa, тъй като намалената цена е щяла да бъде значително по-ниска от цената на борсата и само малка част от акционерите щели да приемат предложението за придобиване.

([21]) Решение 2002/631/ЕОВС на Комисията от 7 май 2002 г. относно твърдяната помощу предоставена от Германия на RAG AG във връзка с приватизацията на Saarbergwerke AG, ОВ L 203, 1.8.2002 г., стр. 52, съображение 60; Решение 2002/200/ЕО на Комисията от 3 юли 2001 г. относно държавна помощ, която Испания е привела в действие и е планирала да приведе в действие за преструктурирането на Babcock Wilcox España SA, ОВ L 67, 9.3.2002 г., стр. 50, съображение 61.

([22]) Решение 2008/366/ЕО на Комисията от 30 януари 2008 г. относно държавна помощ C 35/06 (ex NN 37/06), приведена в действие от Швеция в полза на Konsum Jämtland Ekonomisk Förening, ОВ L 126, 14.5.2008 г., стр. 3, съображения 50 и 58.

([23]) […]

([24]) Вж. Решение на Съда от 21 март 1991 г. относно дело C-305/89, *Италия/Комисия* („Alfa Romeo“) (1991 г.), Recueil стр. I-1603; Решение на Съда от 14 септември 1994 г., съединени дела C-278/92, C-279/92 и C-280/92, *Испания/Комисия* („Hytasa“) (1994 г.), Recueil, стр. I-4103.

дейността при запазване на самостоятелността, също щяха да доведат до разходи, които щяха да са по-високи в сравнение с отрицателната цена.

3.3.1. *Разходи във връзка с несъстоятелност на Austrian Airlines*

(59) Според австрийските власти разходите за ÖIAG, който биха възникнали в случай на обявяване в несъстоятелност на Austrian Airlines, щяха да са значително по-високи в сравнение с отрицателната цена: несъстоятелността е можела да доведе до съществена загуба на стойността на други държавни дялове. Австрийските власти привеждат извършения от Merrill Lynch анализ, според който несъстоятелността на Austrian Airlines е можела да доведе до понижаване на платежоспособността на други „дружества сестри“, представляващи държавна собственост, което щеше да се изрази в по-високи разходи за рефинансиране и обезценяване на акциите. Очакваното понижаване на платежоспособността би засягало отрицателно „дружествата сестри“ независимо от факта, че ÖIAG притежава само миноритарно участие в Austrian Airlines ([25]).

(60) Такива обезценявания на акциите са резултат не от законово или доброволно поети задължения, а представляват преки последствия в случай на несъстоятелност на Austrian Airlines. Поради това австрийските власти считат, че частен инвеститор също ще предостави капитал на дъщерно дружество, ако размерът на очакваното обезценяване надвишава разходите, които биха произтекли от избягване на несъстоятелността на дъщерното дружество.

(61) Според горепосочения анализ на Merrill Lynch загубите на стойността само по отношение на дяловете на ÖIAG (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) може да възлязат на около […] EUR. […] Като се има предвид това, възможно е цялостното обезценяване на акциите на икономическия собственик, Република Австрия (в размер на […] EUR), да надвиши многократно отрицателната цена.

(62) Според становището на австрийските власти рейтинговите агенции са подчертали факта, че платежоспособността на дъщерните дружества печели от подкрепата на собствениците на частното дружество майка. Посоченият от австрийските власти пример е повишаването на платежоспособността на Hypovereinsbank с три степени, което отразява стопроцентната собственост на UniCredit. Освен това привеждат и други примери, при които понижаването на платежоспособността на дружеството майка е довело до съответното понижаване при дъщерното дружество (вж. таблицата по-долу).

Таблица 1

Примери за понижаване на платежоспособността на дъщерно дружество след понижаване на платежоспособността на дружеството майка

Дружество майка	Дъщерно дружество	Дата	Понижаване на платежоспособността (Standard & Poor's)	
			компания майка	дъщерно дружество
Postbank	BHW Bausparkasse	22 юни 2007 г.	от A към A–	от A– към BBB+
Post	Postbank	22 юни 2007 г.	от A към A–	от A към A–
UniCredit	Bank Austria	18 март 2009 г.	от A+ към A	от A+ към A
UniCredit	Hypovereinsbank	18 март 2009 г.	от A+ към A	от A+ към A

(63) […]

(64) Тъй като ÖIAG и неговите холдингови дружества — например Telekom Austria AG, Österreichische Post AG и OMV AG — са добре познати в Австрия, всяко накърняване на обичайните работни условия и на имиджа на марката би било от съществено значение. Поради това всеки частен инвеститор в положението на ÖIAG би поел разходи по социалната програма в случай на несъстоятелност на Austrian Airlines, дори и ако не е законово задължен.

(65) Според австрийските власти разходите за хипотетична социална програма отговарят на сумата, която би възникнала по този дял при ликвидация. Поради това като цяло служителите не са поставени в по-неблагоприятно положение, отколкото в случай на организирана ликвидация със социална програма.

(66) Австрийските власти изчисляват тези доброволни социални разходи на […] EUR за Austrian Airlines Group (Austrian Airlines — […] EUR, и Tyrolean — […] EUR) след приспадане на плащанията на австрийския фонд за компенсиране при обявяване в несъстоятелност (вж. таблицата по-долу).

([25]) При направения от Merrill Lynch анализ на ÖIAG, респ. на Република Австрия се разпределят загуби на стойността само до размера на съответните им дялове.

Таблица 2

Задължения, които ÖIAG трябва да поеме във връзка с персонала, в случай на несъстоятелност на Austrian Airlines Group

(В млн. евро)

Задължения във връзка с персонала в случай на несъстоятелност на Austrian Airlines Group	Austrian	Tyrolean	Austrian Airlines Group
Обезщетения съгласно законовите разпоредби и колективните трудови договори	[…]	[…]	[…]
Пенсии	[…]	[…]	[…]
Обезщетение за неизползван платен годишен отпуск	[…]	[…]	[…]
Други разходи във връзка с персонала	[…]	[…]	[…]
Социална програма	[…]	[…]	[…]
Пенсионни права	[…]	[…]	[…]
Задължения във връзка с персонала, общо	[…]	[…]	[…]
Плащания от австрийския фонд за компенсиране при несъстоятелност	[…]	[…]	[…]
Задължения, които следва да се поемат от ÖIAG, общо	[…]	[…]	[…]

3.3.2. *Разходи за организирана ликвидация на Austrian Airlines*

(67) В това отношение австрийските власти изчисляват общите разходи в случай на ликвидация от порядъка на […] EUR, от които около […] EUR (приблизителна оценка въз основа на средните задължения във връзка със служителите) се отнасят за социалната програма за бивши служители. Други разходи произтичат от прекратяването на споразумения, от тях […]. Споразуменията за […] ще трябва също да бъдат прекратени предсрочно.

3.3.3. *Разходи, които ÖIAG трябва да поеме за преструктуриране при запазване на самостоятелността*

(68) В случай че Austrian Airlines трябва да продължи дейността си самостоятелно, по изчисление на австрийското правителство за 2009 г. дружеството е трябвало да очаква резултат от стопанската дейност […] основно поради силния спад на търсенето, породен от икономическата криза.

(69) Належащият проблем пред авиокомпанията е липсата на ликвидни средства; в допълнение към минималните ликвидни резерви в размер на […] EUR за справяне с […], Austrian Airlines се нуждае от повече ликвидни средства за преструктуриране и за […]. Следва да се отбележи, че ликвидните средства на Austrian Airlines в края на 2008 г. са били в размер само на […].

(70) Концепцията „Stand-alone“ се основава на […], като в този случай ще бъдат запазени само две или три дестинации. Въз основа на това би […]. Това би довело до еднократни отчисления в размер на […] EUR. Освен това персоналът ще бъде съкратен с […] длъжности на пълен работен ден. Еднократните разходи по социалната програма се оценяват на […] EUR.

(71) Резултатът е загуба на оборота от около […] EUR през 2009 г., което ще се отрази отрицателно върху паричните потоци. По изчисление на австрийските власти за периода 2009—2011 г. концепцията „Stand-alone“ ще доведе до ликвиден недостиг в размер на […] EUR ([26]).

3.3.4. *Заключение*

(72) За австрийските власти продажбата на дяловете им в Austrian Airlines на отрицателна покупна цена е била най-изгодната алтернатива. Тъй като Австрия е избрала най-изгодната алтернатива, тя е действала като частен инвеститор в условията на пазарна икономика.

3.4. **План за преструктуриране на Austrian Airlines**

3.4.1. *Austrian Airlines е дружество в затруднено положение*

(73) Според австрийските власти Austrian Airlines е дружество в затруднено положение по смисъла на Насоките от 2004 г., тъй като без отпускането на помощ за оздравяване в края на декември 2008 г. то би изпаднало в несъстоятелност. Помощта за оздравяване е осигурила жизнеспособността на Austrian Airlines за следващите шест месеца. Въпреки това, за да се осигури дългосрочна жизнеспособност и устойчива реорганизация на дружеството, неговото преструктуриране е задължително. Ако планът за преструктуриране не бъде одобрен, Austrian Airlines ще бъде непосредствено застрашено от изпадане в несъстоятелност.

([26]) Той се състои от […].

(74) Освен това австрийските власти уточниха, че Austrian Airlines е независимо дружество, чието затруднено положение произтича от самото дружество и от особеното положение на сектора на въздухоплаването. В решенията на правителството относно субсидията и в сключените между ÖIAG и Lufthansa споразумения беше установено, че субсидията представлява помощ за Austrian Airlines, а не за Lufthansa. Поради това субсидията се изплаща на Austrian Airlines. В случай на придобиване на Austrian Airlines съгласно правилата за държавните помощи Lufthansa не е бенефициер на държавната помощ.

(75) Австрийските власти обясниха също, че до приключване на продажбата Austrian Airlines не е част от концерна на Lufthansa, поради което точка 13 от Насоките от 2004 г. не се прилага. Следователно въпросът дали Lufthansa щеше да успее да осъществи оздравяването на Austrian Airlines със собствени средства не е актуален. Не би могло да се допусне и групова връзка между Lufthansa и Austrian Airlines, която да се основава например на съществуващото сътрудничество в рамките на Star Alliance. В Star Alliance работят съвместно 24 въздушни превозвача и той не представлява концерн.

(76) Според австрийските власти сделката няма да доведе до съществено ограничаване на конкуренцията. Това се дължи главно на факта, че Lufthansa и Austrian Airlines вече си сътрудничат в значителна степен. Извън сътрудничеството в рамките на Star Alliance въздушният трафик между Германия и Австрия се осъществява под формата на съвместно предприятие, като се цели оптимизиране на тези маршрути и се включва и поделяне на разходите и печалбите.

3.4.2. *Икономии на разходи и съгласувани взаимодействия въз основа на плана за преструктуриране*

(77) Въпреки че Lufthansa и Austrian Airlines вече си сътрудничат в рамките на Star Alliance и са създали съвместно предприятие, според австрийските власти би могло да бъде постигнато по-нататъшно намаляване на разходите и увеличаване на оборота. Това твърдение се основава на факта, че в случай на капиталово участие интеграцията между дружествата в сектора на въздухоплаването е значително по-силна както в икономическо отношение, така и в дружественоправен аспект, което би довело до значително по-големи икономии на разходи, отколкото при партньорства без капиталово участие, които се ограничават до координиране на определени търговски аспекти или до дейности на съвместни предприятия. Властите се позовават на изследвания на експерти, според които при чисто координиращи партньорства са постигнати икономии на разходи от около 1,9 %, докато съвместните оперативни дейности са довели до икономия в размер на около 5,6 % от общите разходи. От друга страна, основано на капиталово участие сътрудничество води до икономии на разходи от порядъка на около 11,4 % ([27]).

(78) Придобиването на Austrian Airlines от Lufthansa би дало възможност и за икономии на разходи посредством […]. Други съществени икономии на разходи биха били осъществени чрез потенциал за икономии […].

([27]) *Източник: Airlines Business* 11/1999 г., стр. 83.

(79) Постижимите синергийни ефекти по отношение на разходите извън съществуващото вече сътрудничество се оценява от Lufthansa на около […] EUR годишно. Към тях се добавя синергиен ефект по отношение на приходите в размер на около […] EUR годишно, които по-специално биха били постигнати от […]. Общо допълнителните синергийни ефекти възлизат на около […] EUR годишно.

3.4.3. *Пропорционалност на помощта*

(80) Според австрийските власти сумата от 500 млн. евро представлява необходимата минимална сума, нужна за възстановяването на дългосрочната рентабилност на Austrian Airlines. Без субсидията, която се използва за намаляване на задълженията на Austrian Airlines, […].

3.4.4. *Компенсаторни мерки*

(81) Според австрийските власти не съществува необходимост от компенсаторни мерки по смисъла на насоките за оздравяване и преструктуриране. Във връзка с това австрийските власти се позовават на точка 38, параграф 3 от Насоките от 1994 г., според който програмата за преструктуриране трябва да обхваща намаляването на капацитета, ако възстановяването на жизнеспособността и/или пазарната ситуация изискват това. Тъй като Насоките от 1994 г. по отношение на сектора на въздухоплаването представляват *lex specialis*, те би трябвало да имат предимство пред изискванията на Насоките от 2004 г. В настоящия случай австрийските власти твърдят, че нито възстановяването на финансовата жизнеспособност, нито пазарната ситуация са изисквали компенсаторни мерки, които да излизат извън рамките на вече планираните мерки в хода на преструктурирането.

(82) При всички случаи намаляването на капацитета, което е било осъществено в рамките на предприетата през 2006 г. програма „Go4Profit“, на практика представлява значителна компенсаторна мярка. Освен това планът за преструктуриране предвижда допълнителни мерки, които представляват значителни компенсаторни мерки, както е посочено при откриването на процедурата. Австрийските власти считат, че вече реализираните от Austrian Airlines, както и планираните за в бъдеще компенсаторни мерки представляват компенсаторен пакет, който попада по-близко до горната граница на това, което Комисията е изисквала в миналото при други преструктурирания. Това важи още повече предвид факта, че Austrian Airlines е средно голям въздушен превозвач и съгласно точка 40 от Насоките от 2004 г. компенсаторните мерки трябва да са пропорционални на размера на дружеството.

3.4.5. *Собствен принос*

(83) В това отношение австрийските власти подчертаха, че разходите за преструктуриране на Austrian Airlines (без помощта за оздравяване в размер на 200 млн. евро, която трябва да бъде върната след сключването на сделката за придобиване) възлизат на около […] EUR; те са обобщени в следващата таблица.

Таблица 3

Разходи за преструктуриране на Austrian Airlines според австрийските власти

Мярка	Разходи за преструктуриране (млн. евро)	Собствен принос (млн. евро)	Принос на Република Австрия
а) финансово преструктуриране	[…]	[…]	[…]
б) „Go4Profit“ на Austrian	[…]	[…]	[…]
в) разходи за постигане на синергийни ефекти	[…]	[…]	[…]
г) разходи за консултантски услуги и разходи по сделката	[…]	[…]	[…]
д) по-високи разходи за рефинансиране поради финансовата криза	[…]	[…]	[…]
Обща сума	[…]	[…] (Размер на собствения принос: 55,5 %)	[…]

(84) Задлъжнялостта на Austrian Airlines ([…] EUR през 2008 г.) е значително по-голяма от тази на Lufthansa […]. Разходите в тази връзка се оценяват на […] EUR.

(85) Допълнителни разходи за мерки за преструктуриране в размер на […] EUR възникват за постигане на годишните синергийни ефекти, предвидени в плана за преструктуриране. Уточнява се, че разходите по програмата „Go4Profit“ в размер на […] EUR за предприетите вече преди това от Austrian Airlines мерки за преструктуриране също би трябвало да се имат предвид, тъй като това все още е текущ процес.

(86) Към тях трябва да се прибавят разходите по сделката в размер на […] EUR и по-високите разходи за рефинансиране вследствие на финансовата криза в размер на […] EUR.

4. **МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ**

4.1. **Авиокомпанията Austrian Airlines**

(87) Мнението на Austrian Airlines беше предадено с писмо от 13 април 2009 г. и изцяло съответства на мнението на австрийските власти.

(88) Що се отнася до доброволното плащане на социални разходи в случай на несъстоятелност, Austrian Airlines подчерта, че такива плащания от страна на мажоритарния акционер могат да бъдат неизбежни с оглед на имиджа и за запазване на социалния климат и обичайните работни условия в „дружествата сестри“. Austrian Airlines поясни също, че специфична форма на социално партньорство между работодатели и представители на работниците е характерна за Австрия. Социалното партньорство задължава работодателя да финансира социални програми и доброволно да компенсира и други социални разходи, дори и в ситуации, в които работодателят не е законово задължен да прави това. В допълнение Austrian Airlines подчерта, че прогнозните разходи по социалната програма в размер на […] EUR за 7 914 служители са под размера на подобни разходи: в случая с Austria Tabak разходите за 2005 г. възлизат на […] EUR на служител, а през 2009 г. дори на […] EUR на служител. Освен това Austrian Airlines приведе примери за доброволно поети разходи по социалната програма в случай на затваряне/ликвидация на дъщерни дружества и/или производствени обекти в Австрия.

Таблица 4

Примери за доброволно поети разходи по социалната програма в случай на затваряне/ликвидация на дъщерни дружества и/или производствени обекти в Австрия

Дружество	Година	Служители	Поети социални разходи	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	от 1995 г.	150	Социална програма	[…]
Semperit Reifen GmbH	1997—2002 г.	1 000	Фонд за трудова заетост и социална програма	[…]
Philips, затваряне на завод в Lebring	1999—2000 г.	200—300	Социална програма	[…]
Elektra Bregenz	2003 г.	234	Обезщетения и социална програма	[…]
Legrand Austria	2003—2004 г.	150	Социална програма	[…]
Verbund, затваряне на електроцентрала Voitsberg IV	2004 г.	220	Фонд за трудова заетост и допълнителни обезщетения	[…]
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004—2005 г.	55	Социална програма	[…]
Austria Tabak	2005 г.	220	Обезщетения и Фонд за трудова заетост	[…]
Austria Tabak	2009 г.	269	Обезщетения и Фонд за трудова заетост	[…]
Thonet-Wien, затваряне на завод във Friedberg	2006 г.	25	Допълнителни обезщетения	[…]
AT & S	2007 г.	35	Социална програма	[…]

(89) Тъй като частните холдингови дружества поемат доброволно социални разходи до определено ниво при затваряне на търговски клонове или заводи, Austrian Airlines счита, че в случай на несъстоятелност ÖIAG трябваше да поеме доброволно социални разходи в такъв размер, който отговаря на социалните разходи в случай на структурирана ликвидация.

Таблица 5

Оценени средни социални разходи на Austrian Airlines AG (без Tyrolean)

(В млн. евро)

	Социални разходи	
	минимална сума	максимална сума
Обезщетения	[…]	[…]
Обезщетение за неизползван платен годишен отпуск	[…]	[…]
Пенсионна схема	[…]	[…]
Социална програма	[…]	[…]
Общо	[…]	[…]

(90) Austrian Airlines поясни, че плащанията на обезщетения (в размер на […] EUR) се отнасят до произтичащите от закона и колективните трудови договори задължения към 30 юни 2009 г., включително прогнозните суми от […] EUR за служители извън Австрия. Голямата разлика между минималната сума от ([…] EUR) и максималната сума от ([…] EUR) на поетите социални разходи в рамките на пенсионната схема са в резултат на […]. Долната оценена стойност в размер на […] EUR за пенсионните разходи се базира на предположението, че е необходимо финансиране на […]. Горната оценена стойност в размер на […] EUR се отнася до (не невъзможния) случай, че служителите предявят претенции за […].

(91) Въпреки че Austrian Airlines призна, че оценените социални разходи са близки до […] граница на обичайната за Австрия компенсация при социална програма, те уточниха, че са налице фактори, които оправдават тази сума. Първо, продължителността на трудовия стаж на персонала в Austrian Airlines е голяма, а имено средно […] години за пилотите и […] години за търговския и техническия персонал, стюардите и стюардесите. Второ, всички обезщетения в рамките на социалната програма за това дружество щяха да бъдат повлияни от […] средните възнаграждения на пилотите и другите сътрудници в сравнение с работници от други сектори. Средното месечно възнаграждение на пилотските екипажи на Austrian Airlines възлиза на […] EUR (информация от 2009 г.), докато възнаграждението на търговския и техническия персонал и стюардите/стюардесите е между […] и […] EUR месечно. Освен това Austrian Airlines счита себе си за ключово дружество в Австрия, чиято несъстоятелност ще предизвика голям интерес сред медиите.

(92) При сценарий за ликвидация на Austrian Airlines биха се очаквали разходи по ликвидацията между […] EUR и […] EUR.

Таблица 6

Сценарий за ликвидация на Austrian Airlines

(В млн. евро)

	Разходи	
	долна стойност	горна стойност
Продажба на самолети	[…]	[…]
Изплащане на финансирането на самолети	[…]	[…]
Социални разходи	[…]	[…]
Прекратяване на дългосрочни договори	[…]	[…]
Други приходи и разходи (салдирани)	[…]	[…]
Общо разходи	[…]	[…]

4.2. **Авиокомпанията Lufthansa**

(93) В началото на своето мнение от 9 април 2009 г. Lufthansa посочи, че от октомври 2008 г., когато е представила предложението си за придобиване на Austrian Airlines, икономическите параметри на сделката са се променили съществено. Тези промени отразяват структурните проблеми в Austrian Airlines, както и промените в икономическата обстановка, която оттогава драстично се е влошила. Кризата на високорисковите ипотечни кредити е прераснала в най-силната финансова криза от десетилетия насам и е довела до тежка рецесия на реалната икономика.

(94) Lufthansa очаква рецесия на европейските пазари през 2009 г., вероятно през 2010 г. и евентуално и по-нататък, което ще окаже съответното влияние върху бизнеса и планираното преструктуриране на Austrian Airlines. Все пак Lufthansa счита, че посредством предвиденото преструктуриране дългосрочната рентабилност на Austrian Airlines може да бъде възстановена, като достигането на прага на рентабилност (изравняване на приходите с разходите) зависи в значителна степен от продължителността и интензитета на рецесията. При сегашното състояние на нещата е очевидно, че Austrian Airlines ще претърпи през следващите […].

(95) Що се отнася до платимата цена, Lufthansa уточни, че определените в мандата за приватизация условия не са се отразили върху цената, която Lufthansa е готова да плати за Austrian Airlines. Освен това тези условия не са попречили на никой от участниците в търга да участва в конкурса в сравнение с частен търг.

(96) Освен това Lufthansa твърди, че разликата между цената, предложена на независимите акционери, и платимата на ÖIAG цена не включва държавна помощ. Платимата на ÖIAG цена се формира от фиксирана цена в размер на 366 268,75 EUR и гаранция за длъжника, чиято стойност зависи от оперативните резултати на Austrian Airlines и измененията на цените на акциите на Lufthansa. Възможно най-високата цена за плащане от гаранцията за длъжника възлиза на 4,48 EUR за акция. Платимата на независимите акционери цена се определя съгласно параграф 26 от австрийския Закон за придобиванията. Тази цена е в размер на 4,49 EUR за неизплатена акция.

(97) Lufthansa подчерта, че няма икономически смисъл участникът в търга, който предлага най-висока цена, да бъде задължен да предложи цена, отговаряща на цената на акцията. Ако държавата беше взела решение да предложи на борсата всичките си дялове, цените на акциите щяха да паднат драстично. Минималната цена на предложението за придобиване се базира на средната цена на акциите в миналото (вж. по-горе). Поради това тя не отразява непременно действителната стойност на дяловете нито към момента на предложението за придобиване, нито към момента на приватизацията.

(98) В съответствие с това най-високата цена за акция, платима на ÖIAG (фиксирана цена плюс минималната сума от гаранцията за длъжника), отговаря на цената за акция, платима на останалите акционери в рамките на предложението за придобиване. Въпреки че може би ÖIAG получава по-ниска цена за акция за своя дял в Austrian Airlines, отколкото другите акционери, това не представлява държавна помощ, тъй като платената на ÖIAG цена отговаря на пазарната стойност. Lufthansa подчерта, че е била единственото дружество в процедурата за продажба, което е представило валидно окончателно предложение. Поради това *per definitionem* Lufthansa е участникът в търга, предложил най-висока цена. Резултатът от открита конкурсна процедура за продажба би следвало да се счита за пазарна цена.

(99) Що се отнася до плана за преструктуриране, Lufthansa твърди, че едновременно е трябвало да се прилагат както Насоките за въздухоплаването от 1994 г., така и Насоките от 2004 г. При изчисляването на бизнес плана влошаването на икономическото състояние и състоянието на пазарите на въздухоплавателните услуги е взето предвид дотолкова, доколкото е могло да бъде предвидено […]. Дългосрочната рентабилност на Austrian Airlines обаче може да бъде възстановена, само ако промененият план за преструктуриране — както и други мерки за намаляване на разходите, които трябва да бъдат договорени — може да се реализира, както е предвидено, и по този начин да могат да се постигнат необходимите икономии на разходи.

(100) Lufthansa уточни, че сумата на помощта за преструктуриране (500 млн. евро) представлява необходимия минимум за възстановяване на дългосрочната рентабилност на Austrian Airlines. По-нататъшното влошаване на австрийския и световния пазар за въздухоплавателни услуги […].

(101) По отношение на компенсаторните мерки Lufthansa подчерта, че през последните години Austrian Airlines вече е намалило значително своя капацитет. […].

(102) Що се отнася до изискването за значителен собствен принос съгласно точка 43 и сл. от Насоките от 2004 г., Lufthansa уточни, че то не е отразено в Насоките за въздухоплаването от 1994 г. Поради това Lufthansa изрази съмнение, че този критерий е правно изискване за преструктурирания в сектора на въздухоплаването. Lufthansa подчерта, че във всеки случай Austrian Airlines и Lufthansa поемат съществена част от общите разходи за преструктуриране, която обхваща […] EUR от общо […] EUR разходи за преструктуриране, или около 68 % от тези разходи.

4.3. **Авиокомпанията Ryanair**

(103) Авиокомпанията Ryanair обслужва 11 въздушни маршрута между четири австрийски летища (Залцбург, Линц, Грац и Клагенфурт) и дестинации в други страни от ЕС, включително и Германия. Ryanair посочва, че поради това тя се конкурира както с Austrian Airlines, така и с Lufthansa.

(104) В началото на своето мнение от 9 април 2009 г. Ryanair заявява, че според нея откриването на официална процедура за разследване е оправдано, но в поканата на Комисията за представяне на мнения не са били съобщени достатъчно данни. Непубликуването на информация, която според австрийските власти е поверителна, представлявало недостатък на процедурата.

(105) По съществото на въпроса Ryanair изрази мнението, че австрийските власти не са доказали, че продажбата на Austrian Airlines във връзка с инжектирането на 500 млн. евро е за предпочитане пред ликвидация на дружеството от гледна точка на инвеститор в условията на пазарна икономика. Според Ryanair инвеститорът в условията на пазарна икономика би предпочел доброволната ликвидация или съдебната ликвидация на Austrian Airlines, или просто операция на придобиване на акции без предварителни условия по отношение на крупно инжектиране на ликвидни средства пред избраното от австрийското правителство решение. Това се доказвало от факта, че частни акционери на Austrian Airlines не са били готови да вземат участие в увеличението на капитала (пропорционално на дяловете си).

(106) Що се отнася до посочените от австрийските власти причини да не предпочетат ликвидацията, доколкото тези причини се отнасят до съмнения по отношение на репутацията и имиджа на ÖIAG, представляващо държавна собственост, Ryanair изрази съмнения, че такива причини биха могли да бъдат основната или дори единствената мотивация при вземането на важни търговски решения от такъв инвеститор.

(107) Ryanair се съмнява също дали предложената от Lufthansa цена отговаря на пазарната цена. Според Ryanair процедурата, довела до избирането на Lufthansa за купувач, не е била конкурсна процедура, срокът за внасяне на предложения е бил извънредно кратък (от 13 до 24 август 2008 г.) и въз основа на предварителното познаване на дейността на Austrian Airlines в рамките на нейното участие в Star Alliance и в съвместни предприятия Lufthansa е имала предимство пред другите евентуални купувачи. С поставянето на условия за продажбата австрийските власти са смесили ролята си на държава и ролята си на икономически оператор.

(108) Дори и ако някои от тези условия могат да се разглеждат като „смекчени“ условия, инвеститор в условията на пазарна икономика не би ги наложил, тъй като пораждат разходи. Потенциалните участници в търга ще се отнесат сериозно към тези условия и или ще се въздържат от наддаване, или ще свалят цената си под пазарната цена, за да отразят разходите за спазване на условията.

(109) Ryanair посочи, че нейното разширяване в Австрия е възпрепятствано от водещото до загуби присъствие на Austrian Airlines на пазара и от способността на авиокомпанията за продължителен период да поддържа цени, непокриващи разходите. Държавните помощи в полза на Austrian Airlines ще лишат Ryanair от възможностите за разширяване и ще прехвърлят тежестта на структурното приспособяване от Austrian Airlines върху конкурентоспособни участници на пазара, каквато е авикомпанията Ryanair. Щом Austrian Airlines бъде интегрирана в мрежата на Lufthansa, те ще започнат да осигуряват полети за централите на Lufthansa във Франкфурт и Мюнхен, което създава опасност от обособяване на пазара най-малко за въздушните маршрути между Австрия и Германия.

4.4. **Авиокомпанията Air France/KLM**

(110) В началото на своето мнение от 14 април 2009 г. Air France/KLM изразява съжаление относно това, че Комисията не е извършила по-подробна оценка на структурата на процедурата за продажба. Air France/KLM уточни, че в началото на процедурата през август 2008 г. е ставало дума за приватизация, без Austrian Airlines да е имала нужда от преструктуриране.

(111) […]

(112) Според Air France/KLM предложеното от Lufthansa преструктуриране не представлява реален план и поради това не може да оправдае предоставянето на държавни помощи. Освен това следва да се вземе под внимание способността на концерна Lufthansa да изпълни същите мерки за преструктуриране със собствени средства.

(113) Air France/KLM подчерта, че тръжната процедура, така както е била проведена, не отговаря на изискванията на Насоките за въздухоплаването от 1994 г. Започналият на 13 август 2008 г. процес на приватизация не е осъществен по прозрачен и недискриминационен начин.

(114) Air France/KLM е взела участие в процеса на приватизация и […]

(115) В тръжната процедура участникът в търга е бил приканен да представи еднакво предложение на всички акционери с цената, която участникът в търга би бил готов да плати на всички акционери в брой за акциите на Austrian Airlines, и да закупи акциите за сума съгласно съответното австрийско законодателство.

(116) […]

Когато Lufthansa не е представила безусловно предложение, каквото е било изискването, тя е нарушила поставените в началото на процедурата условия и приемането на това предложение от ÖIAG би трябвало да се определи като доказателство за това, че в процедурата е имало недостатъци.

(117) […]

(118) Що се отнася до поставените в мандата за приватизация условия, Air France/KLM уточни във връзка с условието за „запазване на основна австрийска акционерна структура“, че такива структури в миналото действително са били предписвани, но оттогава регулаторната среда се е променила. Air France/KLM подчерта, че Съветът е възложил на Комисията мандат за водене на преговори с всички трети държави с цел хармонизиране с общностното законодателство на всички сключени с тези държави двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги. Air France/KLM признава, че специалният случай с Austrian Airlines трябва да се разследва по-задълбочено, но призова Комисията да разглежда въпроса гъвкаво, тъй като някои от тези преговори с трети държави все още не са приключили.

(119) Air France/KLM също така не счита за убедителен аргумента, че австрийската държава е действала като инвеститор в условията на пазарна икономика. Когато приема продажната цена, резултат от незадоволителна процедура, австрийската държава не е продала дела си в Austrian Airlines при възможно най-добрите условия.

(120) След като решението на австрийското правителство да предостави финансова помощ в размер на 500 млн. евро е оповестено, Air France/KLM е съобщила на ÖIAG, че […].

(121) Air France/KLM постави въпроса, дали Комисията не трябва да разследва също дали Austrian Airlines вече не е част от концерна Lufthansa, независимо от условията, свързани с придобиването.

(122) Що се отнася до плана за преструктуриране, Air France/KLM изрази съмнение дали тази финансова помощ изобщо може да бъде определяна като помощ за преструктуриране. Air France/KLM няма съмнения относно финансовите затруднения, пред които Austrian Airlines е изправена, но твърди, че мерките са твърде слаби, за да доведат до преструктуриране на дружеството. Предложените от Lufthansa мерки били от вида на мерките, които по принцип се предприемат във връзка с придобиване на дружества и изкуствено се обявяват за „план за преструктуриране“. Мерките не представляват план ([…]) и в никакъв случай не оправдават отпускането на държавни помощи. Освен това не е доказано, че Lufthansa не би била в състояние да осъществи същите мерки за преструктуриране със собствени средства.

(123) Air France/KLM подчерта, че в настоящия икономически климат целият сектор на въздухоплаването е подложен на натиск и поради това Комисията следва да прецени особено внимателно съвместимостта на планираната от Австрия помощ, за да установи дали помощта не нарушава конкуренцията.

4.5. **Авиокомпания NIKI**

(124) В началото на своето мнение от 31 март 2009 г. NIKI изрази позицията, че предприятието ÖIAG не е действало като инвеститор в условията на пазарна икономика, тъй като е приело отрицателна покупна цена за дела си в Austrian Airlines. Освен това продажната цена не отразява пазарната цена на Austrian Airlines. Продажбата е била свързана с условия, като например отрицателна цена и право на глас на продавача в придобитата компания, което във всички случаи би било неприемливо за инвеститор в условията на пазарна икономика.

(125) Що се отнася до отрицателната цена, NIKI аргументира, че Lufthansa действително е платила положителна цена в размер на 366 269 EUR и гаранция за длъжника, която за ÖIAG е на стойност от 162 млн. евро, а субсидията в размер на 500 млн. евро отговаря на поставено от Lufthansa условие и не представлява отрицателна цена.

(126) Според NIKI в случай че за дела на ÖIAG (41,56 %) съществува отрицателна покупна цена, такава цена би била на стойност от 1,2 млрд. евро за целия акционерен капитал (100 %). Неразбираемо било обаче как такава отрицателна цена е могла да бъде извлечена от докладите за дейността на Austrian Airlines. NIKI уточнява, че котировката на свободно търгуваните акции отразявала положителна стойност на компанията (най-нисък курс 2,22 EUR през юли 2008 г. и средна стойност за полугодието 4,49 EUR).

(127) Що се отнася до алтернативните сценарии, NIKI се противопостави на изказването на ÖIAG, че е действало като единствен акционер на Austrian Airlines. Според NIKI структурираната ликвидация е възможна само с мнозинство от 75 %. ÖIAG притежава обаче само 41,56 % от Austrian Airlines. Освен това NIKI твърди, че Austrian Airlines ще продължи дейността си дори и в случай на несъстоятелност. Социалните програми представляват доброволни плащания, които трябва да се обсъдят с представителите на служителите. В случай на ликвидация NIKI преценява разходите по социалната програма на 5 млн. евро. По отношение на прогнозния размер на социалните разходи NIKI уточнява, че Австрия смесва ролята си на акционер с ролята си на държава.

(128) Не е ясно по какъв начин несъстоятелността на Austrian Airlines може да повлияе на курса на акциите и на платежоспособността на Telekom Austria AG, OMV AG и Österreichischer Post AG. Според NIKI тези дружества не се възприемат от обществеността като група от дружества. Дружествата упражняват дейност в различни сектори, така че несъстоятелността на Austrian Airlines няма да окаже отрицателно въздействие върху тях.

(129) NIKI обръща внимание на въпроса, дали решение, подобно на това по случая с Alitalia, което би имало за резултат приватизирането на по-малко, по-жизнеспособно дружество Austrian Airlines, не би довело до положителен резултат за ÖIAG и до по-добри последици по отношение на конкурентоспособността.

(130) Що се отнася до приватизацията, NIKI смята, че условията във връзка със създаването на орган за защита на австрийските интереси, запазването на основна австрийска акционерна структура и условието на Lufthansa да получи увеличаване на капитала от 500 млн. евро за Austrian Airlines са се отразили отрицателно върху цената. По мнението на NIKI държавата не бива да се намесва в управлението на дадено дружество.

(131) Според NIKI избирателното предимство в полза на Austrian Airlines и Lufthansa ще наруши конкуренцията и търговията между държавите-членки. Lufthansa не е облагодетелствана страна, която може да получи държавни помощи, тъй като разполага с достатъчно собствени средства. Освен това NIKI смята, че планът за преструктуриране не отговаря на изискванията на Насоките от 2004 г. Авиокомпанията разкритикува и факта, че няма компенсаторни мерки, които да противодействат на последствията от помощта, които нарушават конкуренцията на общия пазар. NIKI също така не счита за достатъчна компенсация съкращаването на полетите на дълги разстояния.

(132) Освен това NIKI не е убедена, че в миналото (през последните десет години) Austrian Airlines не е получавала държавна помощ и че принципът на еднократно отпускане на помощ е спазен. NIKI посочва поредица от мерки, които според нея могат да включват държавни помощи: а) изключителното и безвъзмездно предоставяне на права на въздушно движение; б) координирането на всички слотове в Австрия се извършва от дружество, в което Austrian Airlines притежава дял; в) по-ниски наеми за помещения на летище Виена; г) поемане на рискове при продажба на недвижимо имущество посредством публични органи; д) толериране на целеви дружества с оглед данъчното облагане на Austrian Airlines в Гърнзи, Нормандски острови; е) увеличаване на капитала на публичния акционер през декември 2006 г. със 146 млн. евро, и ж) помощ за оздравяване в размер на 200 млн. евро.

(133) Освен това NIKI уточни, че Austrian Airlines е въвела съкратено работно време и разликата между нормалното и съкратеното работно време се заплаща от държавата. NIKI също така отправи критики по отношение на факта, че съгласно австрийското трудово законодателство Austrian Airlines не може да освобождава служителите, които са приели такова съкратено работно време.

4.6. **Авиокомпанията Air Berlin**

(134) Мнението на Air Berlin от 8 април 2009 г. изцяло съвпада с мнението на NIKI.

4.7. **Авиокомпанията Robin Hood Aviation**

(135) В своето становище от 8 април 2009 г. авиокомпанията Robin Hood Aviation изрази мнението, че отрицателната цена представлява държавна помощ и тази държавна помощ ще има отрицателни ефекти върху конкуренцията; освен това ще укрепи господстващата позиция на Austrian Airlines и на Lufthansa на общия пазар, поради което такава държавна помощ следва да се обяви за несъвместима с общия пазар. Според Robin Hood Aviation в противоречие с представения от австрийските власти план за преструктуриране понастоящем Austrian Airlines повишава своя капацитет. През 2009 г. Austrian Airlines е поела от Lufthansa допълнителни въздушни маршрути, например маршрута Грац—Щутгарт, който се експлоатира и от Robin Hood Aviation. Според Robin Hood Aviation Austrian Airlines предлага много ниски и конкурентни цени за полетите по своите маршрути, които са възможни само въз основа на предвидената държавна помощ.

4.8. **Австрийска търговска камара — сектор на въздухоплаването**

(136) Австрийската търговска камара — сектор на въздухоплаването, в своето мнение от 8 април 2009 г. подчерта значението на Austrian Airlines за Австрия като икономическо средище и приноса ѝ за осигуряването на около 18 000 работни места на международно летище Виена. Тя подчерта колко е важна функциониращата мрежа за туризма и местната икономика.

4.9. **Дружеството Wien — konkret**

(137) Дружеството Wien — konkret Medien GmbH (наричано по-долу „Wien — konkret“) в своето мнение от 21 март 2009 г. посочва, че на 11 ноември 2008 г. е подало обвързващо предложение за Austrian Airlines в размер на 10 EUR, което е по-високо от предложението на Lufthansa. На 30 януари 2009 г. предложението е било увеличено на 11 EUR. Дружеството Wien — konkret не е взело участие в тръжната процедура.

(138) Wien — konkret смята също, че ÖIAG не е действало като разумен частен инвеститор. Wien — konkret твърди, че според него трите алтернативни сценария на ÖIAG — а) продажба на дяловете на борсата при курс 3,90 EUR с печалба от 142 млн. евро; б) предложението на Wien — konkret за над 10 EUR, и в) несъстоятелност 0 EUR — биха довели до по-малко разходи. То твърди също, че условията в мандата за приватизация (основна австрийска акционерна структура) не са изпълнени, тъй като Lufthansa е немско дружество.

(139) Wien — konkret уточни, че отрицателната цена ще има негативни ефекти върху конкуренцията и позволява на Austrian Airlines да предлага на пазара силно конкурентни цени. Освен това Wien — konkret подчерта, че Austrian Airlines не е осъществила никакви мерки за преструктуриране, като намаляване на капацитета, съкращаване на персонала и намаляване на разходите за персонал. Wien — konkret също така счита, че държавните помощи за сектора на въздухоплаването имат отрицателно въздействие върху околната среда (емисии на CO_2, шум от въздухоплавателни средства).

4.10. **Забележки на отделни физически лица**

(140) Забележките на 32 отделни физически лица с дата от 11 февруари 2009 г. до 10 април 2009 г. съвпадат до голяма степен с тези на Wien — konkret.

5. **СТАНОВИЩЕ НА АВСТРИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ТРЕТИ СТРАНИ**

(141) Австрийските власти в началото на становището си заявяват, че процесът на приватизация е бил открит, прозрачен и безусловен. Въпреки че поради ограничената валидност на мандата за приватизация процесът е бил краткотраен, в сравнение с подобни процеси той не е бил необичайно кратък.

(142) Не е имало неравностойно третиране на участниците в търга. Условията на процедурата са били еднакви за всички участници. Според австрийските власти подаването само на едно-единствено обвързващо предложение се дължи по-скоро на драстичното влошаване на икономическата ситуация в сектора на въздухоплаването в Европа по време на процеса на приватизация, на участието на Air France/KLM и British Airways в други сделки и на високите разходи на другите участници в търга за преминаването им към друго браншово сдружение в сравнение с разходите на Lufthansa.

5.1. **Адекватност на процедурата**

(143) Австрийските власти изразиха изненада, че авиокомпанията Air France/KLM не е знаела, че подаването на предложение с отрицателна цена е допустимо. Съгласно условията на процедурата подаването на предложение с отрицателна цена е възможно по всяко едно време. Ако Air France/KLM действително не е била сигурна дали подаването на предложение с отрицателна цена е допустимо, тя е имала много възможности да изясни въпроса или с инвестиционните банки, или посредством пряко запитване до ÖIAG. Това обаче не е направено.

(144) Австрийските власти потвърдиха, че Air France/KLM е имала възможността, както другите двама участници в търга, останали във втория етап от процеса на приватизация, да подаде предложение с отрицателна цена.

(145) Австрийките власти уточниха още, че малко след изтичане на срока за подаване на предложенията ÖIAG […].

(146) […]

(147) […]

(148) Австрийските власти оспориха твърдението на Air France/KLM, че ÖIAG първо е трябвало да предостави на Austrian Airlines субсидия в размер на 500 млн. евро и чак след това да разреши приватизирането на дружеството. Освен това, съгласно правилата в областта на държавните помощи, субсидията преди приватизацията също трябва да се разследва.

5.2. **Отрицателна покупна цена**

(149) Австрийските власти оспориха посочения в мнението на NIKI аргумент, че цената не е била отрицателна покупна цена, а представлявала условие. При оценяване на закупуването на акции участникът в търга поставя в основата на своето решение сбора от всички необходими за покупката плащания. Lufthansa не е обвързала решението си с непарично условие, а просто е предложила отрицателна покупна цена.

5.3. **Отрицателна пазарна стойност**

(150) Австрийските власти считат за несъществено твърдението във възражението на NIKI, че е бил наличен положителен (икономически) собствен капитал, при което се има предвид посоченият в консолидирания балансов отчет на Austrian Airlines към 31 декември 2008 г. собствен капитал, тъй като изчислените стойности въз основа на счетоводните принципи на международните стандарти за финансово отчитане (МСФО) и правилата за тълкуването им се сравняват с пазарната стойност на дружеството, при условие че то продължи да упражнява дейността си.

(151) Австрийските власти насочиха вниманието към изчисление на NIKI, според което след получаване на субсидията в размер на 500 млн. евро Austrian Airlines би могло да работи […] години без каквито и да било мерки за преструктуриране въпреки отрицателния годишен паричен поток от […] EUR, и уточниха, че това противоречи на икономическата действителност, тъй като Austrian Airlines трябва да е в състояние по всяко време да изпълнява дължимите плащания. Следователно твърдението на NIKI, че стойността на компанията Austrian Airlines не е отрицателна, е невярно.

5.4. **Алтернативни сценарии**

(152) NIKI твърди, че Austrian Airlines ще продължи работата си дори и в случай на несъстоятелност. Австрийските власти оспорват това и посочват, че това би било в противоречие с правните основания. Съгласно параграф 109 във връзка с параграф 106 от австрийския Закон за въздухоплаването оперативният лиценз на изпаднал в несъстоятелност въздушен превозвач трябва да бъде отнет. Продължаването на дейността на въздушен превозвач от ликвидатор е немислимо без оперативен лиценз.

(153) NIKI твърди също, че стойността на активите на Austrian Airlines е достатъчна, за да покрие задълженията в случай на несъстоятелност, така че на ÖIAG нямало да се налага да поема разходи по ликвидацията. Според австрийските власти това твърдение се основава на предположението, че стойността на активите на Austrian Airlines надхвърля размера на задълженията с […] EUR. Това предположение очевидно се отнася до собствения капитал, посочен в консолидирания балансов отчет към 31 декември 2008 г. По мнението на австрийските власти обаче размерът на този капитал не може да бъде използван, за да се направят заключения относно разходите по ликвидацията.

(154) NIKI твърди също, че „миноритарният акционер“ ÖIAG няма сам да поеме разходите при ликвидация или несъстоятелност. Според австрийските власти това не е вярно. ÖIAG е управляващият и най-големият акционер в Austrian Airlines и единствено то е засегнато от икономическите рискове във връзка с другите му дялове, които биха били свързани с ликвидация без социални програми. Дребните акционери и институционалните инвеститори, които не са „видими“ за външния свят, не са изложени на такъв вид рискове. Поради това само ÖIAG трябва да поеме разходите по социалните програми.

5.5. **Планът за преструктуриране**

(155) Австрийските власти оспорват твърденията на NIKI и Air France/KLM, че Lufthansa може да бъде облагодетелствана страна от капиталовата инжекция в размер на 500 млн. евро. Това не отговаря на фактическите обстоятелства. Мнението, че след сключване на сделката Lufthansa ще извлече ползва от увеличаването на капитала на нейното бъдещо дъщерно дружество и по този начин също ще се облагодетелства от (приписваната) помощта за преструктуриране, е неоснователно. Поради това, по мнението на австрийските власти, разсъжденията на Air France/KLM в това отношение са неверни.

(156) Австрийските власти отричат твърденията на някои трети страни, че преструктурирането не предвижда структурни мерки и поради това налага на конкурентите структурни промени. Промените под формата на намаляване на капацитета, за да се отговори на предвидими тенденции в търсенето, са основен елемент от плана за преструктуриране. Още през лятото на 2008 г. Austrian Airlines е съкратила своя въздухоплавателен парк от 105 на 98 самолета и е намалила капацитета си в областта на полетите на дълги разстояния с […]. Предположението, че Austrian Airlines преследва стратегия за разширяване в областта на полетите на къси и средни разстояния, е неоснователно.

(157) Австрийските власти оспориха също така твърдението на NIKI, че в миналото Austrian Airlines вече е получавала държавни помощи под различни форми. Предполагаемите помощи не са били предмет на процедурата по разследване, какъвто е посочен в решението на Комисията за откриване на процедурата. Поради тази причина изказвания във връзка с това са недопустими и несъществени. Във всеки случай австрийските власти енергично отхвърлиха твърдението, че в миналото Austrian Airlines е получавало държавни помощи. Посочените мерки не отговарят на определението за помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО. Някои от тези мерки са предприети преди присъединяването на Австрия към ЕИП и към ЕС. Други не са представлявали държавни мерки, тъй като например летището Виена е предимно частна собственост.

(158) Що се отнася до предприетото през 2006 г. увеличаване на капитала, австрийските власти подчертаха, че частните инвеститори са участвали в него при същите условия като ÖIAG. Увеличаването на капитала е завишено и предлагането от страна на частните инвеститори можело да бъде още по-голямо. За да се избегне размиването на участието на ÖIAG, неговият дял в увеличаването на капитала отговаря точно на дела му в Austrian Airlines. Това не представлява помощ. По отношение на твърдението, че Austrian Airlines е въвело съкратено работно време и че разликата между нормалното и съкратеното работно време се заплаща от държавата, тази мярка има обща приложимост. По същия начин всяка мярка за защита, която австрийското трудово законодателство осигурява на работниците и служителите със съкратено работно време, би била общоприложима.

(159) Австрийските власти възразиха на твърденията на NIKI, че предоставянето на права на въздушно движение на Austrian Airlines представлява държавна помощ. Правата на въздушно движение поначало са резултат от двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги. Договарящите се държави предоставят на въздушния превозвач правото да упражнява съответните права на въздушно движение в рамките на двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги. Поради тази причина това не е свързано с разходи за договарящата се държава. Освен това не съществува пазар за използване на правата на въздушно движение. Правата на въздушно движение не могат да се продават или обявяват на търг.

5.6. **Отговори на други въпроси, изложени в мненията на трети страни**

(160) Фактът, че Austrian Airlines притежава дял в дружеството SCA Schedule Coordination Austria GmbH (наричано по-долу „SCA GmbH“), също беше определен като проблематичен в мненията на трети страни. Австрийските власти уточниха, че SCA GmbH е ръководител на графика или координатор на летището Виена по смисъла на Регламент (ЕО) № 793/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността ([28]). Дейностите на SCA GmbH до такава степен се определят от Регламент (ЕО) № 793/2004, че един-единствен акционер не може да окаже никакво влияние върху разпределянето на слотовете.

(161) Авиокомпанията Robin Hood Aviation подчерта, че помощта за оздравяване е използвана за финансиране на изместването на конкуренцията по въздушния маршрут Грац—Щутгарт. Австрийските власти оспориха това.

(162) Австрийските власти оспориха и твърдението на Ryanair, че в конкуренцията си с нискотарифните авиокомпании в бъдеще Austrian Airlines ще предлага полети без покритие на разходите. Тези твърдения са неоснователни. Впрочем по мнението на австрийските власти тези съмнения се проверяват по принцип от Комисията при процедури за контрол на сливанията.

(163) С писмо от 22 май 2009 г. австрийските власти предадоха на Комисията допълнителна информация относно редица въпроси.

([28]) ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 50.

(164) Що се отнася до факта, че на ÖIAG трябвало да се гледа като на управляващ акционер на Austrian Airlines, австрийските власти подчертаха, че ÖIAG притежава пряко 41,56 % от дяловете в Austrian Airlines и е основало синдикат с други институционални инвеститори, който притежава още 7,05 % от дяловете в Austrian Airlines. Синдикалното споразумение предвижда единно поведение при гласуване в общото събрание на Austrian Airlines. 3,45 % от дяловете в Austrian Airlines (които са без право на глас) са притежание на Austrian Airlines, останалите 47,94 % се държат от независими акционери.

(165) Заедно ÖIAG и членовете на синдиката притежават 48,61 % от дяловете в Austrian Airlines и разполагат с 50,34 % от правата на глас, тъй като притежаваните от Austrian Airlines акции са без право на глас.

(166) Властите поясниха също, че независимите акционери не са задължени да участват в продажба на отрицателна покупна цена, тъй като съгласно австрийското законодателство относно несъстоятелността акционерите не са длъжни да участват в разходите при обявяване в несъстоятелност. Тяхната загуба се ограничава до загубата на капиталовите им вноски или до платената от тях покупна цена за акциите. Поради това в случай на несъстоятелност или ликвидация на Austrian Airlines независимите акционери не трябва да поемат разходите и не са длъжни да вземат под внимание алтернативните сценарии.

(167) Освен това независимите акционери не трябва да приемат отрицателна покупна цена. Напротив, в австрийския Закон за придобиванията е предвидено при сделки, които засягат смяната на контрола върху компанията, цената за придобиване да отговаря на борсовия курс за последните шест месеца, претеглен спрямо съответния търговски обем, което не е задължително да е свързано с икономическата стойност на дяловете им. В курса на акциите може да са залегнали, както в примера с Austrian Airlines, пазарни очаквания във връзка с придобиването, така че той рядко отразява основната стойност на дружеството.

(168) Също така независимите акционери не трябва да участват в разходите по несъстоятелност и ликвидация и не трябва да допринасят за отрицателната покупна цена. Този т.нар. феномен „пътник без билет“ е резултат от защита, с която независимите акционери се възползват съгласно австрийското корпоративно законодателство и законодателството относно несъстоятелността, както и правната рамка за придобивания съгласно европейското законодателство.

(169) Австрийските власти уточниха, че плащането на отрицателна покупна цена на ÖIAG е непосредствен резултат от отрицателната стойност на собствения капитал на Austrian Airlines, и по-специално от правното задължение на участника в търга да закупи дяловете на независимите акционери, за да придобие 100 % от собствеността, и то на цена, която не отразява икономическата стойност на въздушния превозвач.

(170) По мнението на австрийските власти ÖIAG е действало като далновиден частен инвеститор в условията на пазарна икономика, поемайки цялата отрицателна покупна цена, която се отнася до 100 % от отрицателната стойност на собствения капитал на Austrian Airlines и законово предписаната положителна цена на предложението за независимите акционери, за да приватизира Austrian Airlines изцяло.

(171) Освен това австрийските власти уточниха, че в хода на приватизацията независимите акционери не са получили държавна помощ, тъй като, първо, предложението за придобиване не включва публични средства, а се плаща от успешния участник в търга Lufthansa. Второ, платимата на независимите акционери цена не е определена от държавата, а се определя въз основа на задължителните предписания за изчисляване на цената за придобиване при смяна на контрола върху компанията съгласно австрийския Закон за придобиванията.

(172) Австрийските власти поясниха, че съгласно австрийското законодателство никой акционер не е длъжен да поема социалните разходи в случай на несъстоятелност. Те подчертаха, че австрийският фонд за компенсиране при несъстоятелност, който е учреден съгласно Закона за компенсиране при несъстоятелност, покрива следните разходи:

— законово предписани обезщетения до сума в размер на 6 030 EUR месечно,

— заплати до сума в размер на 8 040 EUR месечно,

— пенсионни права, максимално 24 месечни плащания въз основа на безусловно придобитата сума и ограничени до 6 000 EUR месечно,

— обезщетения за неизползван платен годишен отпуск, и

— обезщетения при съкращаване на персонал.

(173) Фондът не покрива плащания за обезщетения и месечни заплати, които надвишават този праг. Освен това фондът не покрива претенции, произтичащи от колективни трудови договори или социални програми.

(174) […] В това отношение те посочиха още една оценка на социалните разходи, направена от Ernst & Young на 12 март 2009 г. Тази нова оценка установява социалните разходи на 1) Austrian Airlines Group, и 2) Austrian Airlines AG и Tyrolean Airways. […]

(175) Освен това австрийските власти представиха допълнителна информация дали холдингово дружество в ситуация, подобна на тази на ÖIAG, би взело предвид обезценяването, предизвикано от понижаване на платежоспособността и съпоставими загуби.

6. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ

6.1. Правно основание за оценка на помощта

(176) Съгласно член 87, параграф 1 от Договора за ЕО „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар“.

(177) Понятието за държавна помощ включва всяко пряко или непряко предоставено предимство, което се финансира с ресурси на държавата или се предоставя от самата нея или от междинно звено по нареждане на държавата.

(178) Определените в член 87, параграф 1 от Договора за ЕО критерии имат кумулативен характер. За да се установи дали мерките, за които е отправено уведомление, представляват държавна помощ по смисъла на член 87, 1 от Договора за ЕО, следва да се провери дали са изпълнени всички изброени по-долу условия: финансовата помощ:

— е предоставена от държавата или с държавни ресурси,

— поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки,

— нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, и

— засяга търговията между държавите-членки.

(179) Комисията извърши точен и задълбочен анализ на мненията, представени при откриването на процедурата, както и на забележките на Австрия. Комисията също така възложи на експерт (Moore Stephens) да извърши проверка на финансовите данни и предположения, които са залегнали в основата на сделката за продажба.

(180) Moore Stephens са извършили проверката си във Виена през периода от 23 март 2009 г. до 16 април 2009 г. При извършването на проверката австрийските власти са оказали подкрепа на експерта и са му осигурили достъп до всички необходими документи и достъп до базата данни.

(181) В настоящия случай австрийските власти подчертаха, че мярката, за която е отправено уведомление, не представлява държавна помощ, първо, тъй като постигнатата цена в резултат на открита, прозрачна и недискриминационна процедура за продажба е пазарната цена. Като алтернатива те подчертаха, че мярката, за която е отправено уведомление, не представлява държавна помощ, тъй като ÖIAG е действало по начин, по който би действал инвеститор в условията на пазарна икономика в подобна ситуация, доколкото всички алтернативни сценарии, които са се разкрили пред ÖIAG, са били свързани с по-високи разходи и ÖIAG е избрало по-изгодния вариант по отношение на разходите.

(182) За да се убеди, че продажбата не включва държавна помощ, Комисията следва да провери дали продажбата на Austrian Airlines е била извършена на пазарна цена. За целта Комисията разработи определени принципи относно приватизацията на дружества — собственост на държавата; тези принципи са установени в течение на годините на базата на практиката за вземане на решения въз основа на оценката на отделни случаи ([29]). В зависимост от обстоятелствата държавната помощ може да бъде предоставена или на купувача, или на дружеството, което предстои да се приватизира.

6.1.1. *Оценка на продажната цена на Austrian Airlines*

(183) В настоящия случай Комисията установи, че Австрия е възложила на ÖIAG мандат за приватизация, съгласно който ÖIAG е трябвало да проведе прозрачна и недискриминационна процедура за продажба, в който обаче са били поставени редица условия. Поради това предположението, че сделката включва държавна помощ, от пръв поглед не може да бъде изключено.

(184) В това отношение Комисията установи, че когато държавата в качеството си на продавач поставя на купувача определени условия, тя потенциално сваля продажната цена и по този начин се отказва от допълнителни средства. Освен това условията могат да възпрат от самото начало потенциално заинтересовани инвеститори да представят предложение, така че конкурентната среда на процедурата за продажба да бъде нарушена и в крайна сметка и най-високото подадено предложение да не представлява действителната пазарна стойност.

([29]) Вж. *Двадесет и трети доклад във връзка с политиката относно конкуренцията*, 1993 г. (ISBN 92-826-8372-9), точки 402 и 403.

(185) Когато държавата поставя условия и приема, че не получава най-добрата цена за намиращите се в нейно владение дялове или активи, държавата не действа като оператор в условията на пазарна икономика, който би се опитал да получи възможно най-високата цена. Вместо това държавата решава да продаде дружеството на цена под пазарната стойност. Комисията счита, че оператор, действащ в условията на пазарна икономика, не би имал икономически интерес да поставя подобни условия, а би продал дружеството на предлагащия най-високата цена, който после свободно да взема решения за бъдещето на придобитото дружество или на придобитите активи.

(186) В такъв случай следва да се провери дали дружеството е имало икономическа изгода от сделката, за което третата алинея от точка 43 от Насоките за въздухоплаването от 1994 г. предвижда, че дружеството „[трябва] да бъде оценено от независим експерт, който да установи счетоводната стойност (going-concern value) на дружеството при нормални условия […]“.

(187) В своето решение по делото Stardust Marine Съдът постанови, „че за да се установи дали държавата е възприела поведението на далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата, и че трябва да се избегне евентуална оценка на базата на по-късна ситуация“ ([30]). В настоящия случай определящият момент е денят (5 декември 2008 г.), в който е договорено делът на ÖIAG в Austrian Airlines в размер на 41,56 % да бъде продаден на Lufthansa.

Стойност на Austrian Airlines като действащо дружество (going concern value)

(188) Както вече беше посочено, Австрия представи оценка на стойността на собствения капитал на Austrian Airlines въз основа на „Stand-alone“ към 5 декември 2008 г., което беше изготвено от Deloitte, приемайки, че дружеството ще продължи дейността си, и използвайки метода за дисконтиране на парични потоци (discounted cash flow, наричан по-долу „DCF“). Въз основа на тази оценка, включително на данните от бизнес плана, с помощта на независимия експерт Комисията беше в състояние да провери дали платената от Lufthansa цена съответства на пазарната.

(189) Deloitte е изготвил оценката си въз основа на DCF в съответствие с австрийските професионални стандарти за оценяване и за целта е използвал бизнес плана на ръководството на Austrian Airlines, който е адаптиран, така че да бъдат отчетени променилият се икономически климат и обещаните от ръководството икономии на разходи. Наличният към 5 декември 2008 г. бизнес план се основава на запазването на самостоятелността (база „Stand-alone“) и не взема под внимание потенциални синергийни ефекти, които биха могли да бъдат постигнати със стратегически партньор. Бизнес планът обхваща мерки за оптимизация (като […]) в общ размер на […] EUR. Освен това се изхожда от факта, че […].

(190) За да установи въздействията на тези мерки върху паричния поток на Austrian Airlines, Deloitte е използвал следните три етапа в оценката си на капиталовата стойност (Net present value — нетна настояща стойност, наричана по-долу „NPV“):

— етап I (декември 2008—декември 2012 г.), поставяйки в основата бизнес плана на ръководството след адаптирането му от Deloitte,

— етап II (2013—2021 г.), включвайки […], за да вземе това предвид, както и приемайки годишен коефициент на растеж от […] %, и

— етап III (от 2022 г.) като крайна стойност и приемайки, че дружеството е достигнало своя стабилен дългосрочен коефициент на растеж от […] % годишно.

(191) Комисията установи, че служещите за основа на базовия сценарий предположения в настоящия специфичен случай са оправдани, по-специално по отношение на […]. Освен това средната възраст на самолетния парк на Austrian Airlines е около […] години, която в сравнение с тази на самолетните паркове на конкурентите е […]. Нееднородността във вида и възрастта на самолетния парк на Austrian Airlines отчасти е резултат от придобиването на две конкурентни авиокомпании (Lauda и Tyrolean) и освен това самолетният парк показва голямо разнообразие в сравнение с този на конкуренти с подобни размери. Комисията установи, че от тези два фактора […] следва да се вземат под внимание в базовия сценарий, дори ако дружеството се намира във финансово затруднение и с оглед важността на икономиите при възстановяването на рентабилността в този отрасъл.

(192) В таблицата по-долу са показани резултатите от изчисляването на стойността на собствения капитал. Изчисляването се основава на представения от Австрия бизнес сценарий, при който се приема среднопретеглена цена на капитала (Weighted average cost of capital, наричана по-долу „WACC“) от […] % на етапи I и II, както и […] % ([31]) на етап III.

([30]) Решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело C-482/99, *Франция/Комисия* („Stardust Marine“) (2002 г.), Recueil, стр. I-4397, точка 71.

([31]) Дисконтиращият коефициент за изчисляването на крайната стойност (terminal value, наричана по-долу „TV“) се изчислява като разлика между приложената ставка WACC и оценения стабилен дългосрочен коефициент на растеж (в настоящия случай […]).

Таблица 7

Изчисляване на стойността на Austrian Airlines — базов сценарий

в млн. EUR ([32])

	Етап I					Етап II	Етап III
	дек. 2008 г. Действителна стойност	2009 г. Бюджет	2010 г. Бюджет	2011 г. Бюджет	2012 г. Бюджет	2013-2021 г. Бюджет (***)	от 2022 г. Крайна стойност
Приходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Печалба преди лихви, данъци и амортизации (EBITDA)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Амортизационни отчисления	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Печалба преди облагане с данъци и разходи за лихви (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Коригирани данъци	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Нетна печалба минус коригираните данъци	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Амортизационни отчисления	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Промяна капиталови разходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Промяна оборотен капитал	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Свободен паричен поток (FCF)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…] (**)
NPV Етап I + II + III	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV общо	[…]						
NPV пренесени към бъдещ период загуби	[…]						
Непроизводствени активи	[…]						
Пазарна стойност на общия капитал	[…]						
Нетни задължения	[…]						
Стойност на собствения капитал	[…]						

Източник: Доклад за оценка на Deloitte от 19 март 2009 г.
(*) Разлики поради закръгляване.
(**) Дисконтиращ коефициент (вж. бележка под линия 31).
(***) Обобщени данни (вж. бележка под линия 32).

(193) Кумулативната NPV на свободния паричен поток в етапите I, II ([32]) и III, стойността на пасивния остатък и пазарната стойност на активите, които не служат за производствени цели, водят до пазарна стойност на общия капитал („entity value“) на Austrian Airlines в размер на […] EUR. Пазарната стойност на задълженията към 5 декември 2008 г. в размер на […] EUR следва да се извади от пазарната стойност на общия капитал, така че се получава отрицателна стойност на собствения капитал в размер на […] EUR.

([32])

Фаза II	Бюджет 2013 г.	Бюджет 2014 г.	Бюджет 2015 г.	Бюджет 2016 г.	Бюджет 2017 г.	Бюджет 2018 г.	Бюджет 2019 г.	Бюджет 2020 г.	Бюджет 2021 г.	Сума
FCF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
NPV	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(194) Комисията отбеляза, че при ставката WACC, която се използва като сконтов процент при изчисляването на NPV на свободните парични потоци, е приета рискова премия при задлъжняване в размер на […] базисни пункта за дълговете на Austrian Airlines. Тя е резултат от рисковата премия, която е прилагана от банките за предоставения в началото на 2009 г. заем за оздравяване. Комисията отбеляза, че през декември 2009 г. за Credit Default Swap ([33]) на Lufthansa е била необходима рискова премия в размер на […] базисни пункта. Затова рискова премия в размер на […] базисни пункта изглежда доста ниска и не отразява напълно рисковата ситуация на Austrian Airlines.

(195) Затова експертът на Комисията извърши изчислението на Deloitte още веднъж със ставка WACC в размер на […] % и […] %. Комисията отбеляза, че използваната ставка WACC — за да се отрази рисковата премия, която акционерите и кредиторите на Austrian Airlines биха могли да поискат — значително увеличава отрицателната стойност на собствения капитал на Austrian Airlines (вж. следващата таблица).

Таблица 8

Анализ на чувствителността на ставката WACC за стойността на собствения капитал на Austrian Airlines

(В млн. евро)

WACC	Стойност на собствения капитал	Разлика при стойността на собствения капитал
[…] % на етапи I и II и […] % на етап III	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]

(196) Допълнително експертът на Комисията извърши оценка на комбинацията от най-песимистичната и най-оптимистичната комбинация от събития и техните последствия върху стойността на собствения капитал на Austrian Airlines. Експертът извърши оценката на база бизнес плана на Austrian Airlines и на модела на Deloitte и установи сценариите „Best case“ (за най-добрия случай) и „Worst case“ (за най-лошия случай), използвайки рискова премия при задлъжняване, която по негова преценка би използвал пазарът. Резултатите от тези анализи на чувствителността са обобщени в следващата таблица.

Таблица 9

Анализ на чувствителността за стойността на собствения капитал на Austrian Airlines

(В млн. евро)

	Пазарна стойност на общия капитал (1)	Нетни задължения (2)	Стойност на собствения капитал (1) — (2)	Разлика в стойността на собствения капитал	Разлика в стойността на собствения капитал в %
Сценарий „Best-case“ (оптимистичен)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Базов сценарий (Deloitte)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Сценарий „Worst-case“ (песимистичен)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(197) При сценария „Best case“ (най-оптимистичен сценарий) експертът на Комисията допуска, че планът за преструктуриране е по-успешен, отколкото е предполагало ръководството, и персоналните разходи могат да се задържат с постоянна процентна ставка в размер на […] % от приходите в периода от 2009 до 2012 г. Ставката WACC възлиза на […] %. Тези предположения водят до стойност на собствения капитал в размер на […] млн. евро, който е по-положителен с […] млн. евро, или […] %, отколкото изчисления от Deloitte базов сценарий.

([33]) Credit Default Swap представлява кредитен дериват, при който купувачът на Swaps трябва да извърши поредица от плащания към продавача, а в замяна на това купувачът получава компенсационно плащане, в случай че един от заемите не се изплаща (не се обслужва).

(198) При сценария „Worst case“ експертът на Комисията изхожда от по-малко нарастване на оборота, което съответства на изчисленията на БВП за целевите пазари на Austrian Airlines (т.е. […] % растеж през 2011 г. вместо […] % и […] % през 2012 г. вместо […] %), и от това, че ръководството ще е в състояние само да поддържа постоянна процентна ставка за материалните и персоналните разходи в периода от 2011 до 2012 г., вместо да въвежда мерки, понижаващи разходите. Това води до стойност на собствения капитал в размер на […] млн. евро, която е по-негативна от базовия сценарий с […] млн. евро, или […] %.

(199) Въз основа на това Комисията може да заключи, че стойността на собствения капитал на Austrian Airlines, приемайки, че те ще продължат да упражняват дейността си (стойност като действащо дружество), в момента на продажбата се е намирала в диапазона от […] млн. евро до […] млн. евро, следователно средната стойност е била […] млн. евро.

Дял от стойността на собствения капитал, който купувачът е трябвало да заплати

(200) Комисията установи, че стойността на собствения капитал отговаря 100 % на дяловете в Austrian Airlines. ÖIAG притежава само 41,56 % от тези дялове. Съгласно параграф 22, алинея 2 от австрийския Закон за придобиванията непосредственото контролиращо участие е все пак непосредствено участие в дружеството, което дава на собственика повече от 30 % от правото на глас, падащо се на акциите с постоянно право на глас. Поради това в настоящия случай ÖIAG може да се разглежда като упражняващ контрол акционер. Няма друг акционер, който също да може да бъде разглеждан като упражняващ контрол акционер или поне като миноритарен акционер с блокиращо малцинство (25 % и 1 акция).

(201) Комисията установи, че по принцип се налага премия за контрол, която отразява увеличаването на стойността, обусловено от предимството на възможността за контрол, ако първоначалната индикация на стойността не отразява тази способност. Това се потвърждава и в конкретния случай от факта, че чрез придобиване на контролния пакет акции в Austrian Airlines Lufthansa поема цялата отговорност за преструктуриране на компанията и предимството за упражняване на контрол вече не представлява предимство за купувача, а по-скоро тежест. Комисията се съгласява с австрийските власти и по това, че процентната ставка от 58,44 % представлява отрицателна премия за контрол, която трябва да се поеме от ÖIAG в качеството му на упражняващ контрол акционер, ако продаде дяловете си. Това обяснява защо Lufthansa плаща по-отрицателна покупна цена от 41,56 % от цената при продължаване дейността на компанията (Going-concern).

(202) В допълнение трябва да се приеме и „блокова отстъпка“ за дяловете на ÖIAG. Тази отстъпка може да се наложи, за да се отчетат отрицателните последствия върху курса на акциите, когато за продажба се предлага едновременно голям блок дялове, пазарът се залива с ордери за продажба, а недостатъчното търсене не компенсира предлагането. В настоящия случай делът на ÖIAG в Austrian Airlines отговаря на 36 626 875 от общо 88 134 724 акции. Трябва да се отчете и фактът, че само 47,94 % от акционерния капитал на Austrian Airlines се търгуват на борсата. Затова е логично, че ÖIAG би приело по-ниска цена, за да може да продаде дяловете си „*en bloc*“.

(203) Въз основа на това Комисията може да заключи, че цената за дела на ÖIAG, който представлява 41,56 %, отговаря 100 % на стойността на собствения капитал.

(204) Освен това Комисията установи, без да засяга изложените аргументи и направените по-горе заключения, че стойността за 41,56 % без отчитане на премията за контрол и блоковата отстъпка, би била в границите между […] EUR и […] EUR, това съответства на средна стойност от […] EUR.

Платената от Lufthansa цена за дяловете на ÖIAG в Austrian Airlines

(205) Както вече беше посочено, платената от Lufthansa цена обхваща три компонента: а) 366 268,75 EUR (0,01 EUR за акция); б) гаранция за длъжника, и в) принос на ÖIAG в размер на 500 млн. евро.

(206) Експертът на Комисията изследва възможното изплащане от гаранцията за длъжника. Той установи, че гаранцията за длъжника подлежи на изпълнение след подписване на счетоводните документи на Austrian Airlines за приключващата през 2011 г. финансова година. Според условията на гаранцията за длъжника възможно най-високото допълнително плащане не може да надвиши сумата за акция, която се плаща на миноритарните акционери съгласно австрийския Закон за придобиванията, доколкото Lufthansa не увеличи предложението си към миноритарните акционери. Следователно максималната сума, която ÖIAG може да получи, възлиза на 164,1 млн. евро.

(207) Гаранцията за длъжника включва два компонента: […] ([34])

(208) […]

(209) Експертът на Комисията прегледа представения от консултанта на ÖIAG — Merrill Lynch — доклад, в който е направен анализ на възможното изплащане от гаранцията за длъжника. Moore Stephens стигнаха до заключението, че подходът на Merrill Lynch за оценка на изплащането от гаранцията за длъжника се основава на разумни предположения и са били използвани признати и установени техники за оценка на капиталовия пазар.

(210) Въпреки това експертът на Комисията направи анализ на чувствителността на резултатите, за да определи изплащането в зависимост от различни […]. Резултатите от анализа са представени в следната таблица.

([34]) Вж. бележка под линия 23.

Таблица 10

Анализ на чувствителността на резултатите […]

Чувствителност […]	Кумулативен […]	Кумулативен коригиран консолидиран […]	Изплащане
0,0 %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]

(211) Що се отнася до […], която се измерва посредством […], Комисията установи, че поради влошаването на ситуацията на европейския пазар на въздушните превози на пътници и товари съществува риск от това, че […].

(212) Въз основа на горепосочените съображения изглежда, че […]. Като има предвид това, Комисията може да заключи, че платената от Lufthansa цена е в размер между […] млн. евро и […] млн. евро, в зависимост от изплащането от гаранцията за длъжника (вж. таблица 11).

Таблица 11

Преглед на цената, платена от Lufthansa

(В млн. евро)

Цена, платена от Lufthansa за дяловете на ÖIAG	Максимална цена	Минимална цена
1. Цена за дяловете на ÖIAG	[…]	[…]
2. Гаранция за длъжника ([…])	[…]	[…]
3. Принос на ÖIAG	[…]	[…]
Сбор (1) + (2) + (3)	[…]	[…]

Платената на миноритарните акционери цена

(213) Що се отнася до факта, че Lufthansa ще заплати за свободно търгуваните акции цена, различна от тази за дяловете на ÖIAG, Комисията установи, че публичните придобивания на дружества, котирани на австрийската борса, се извършват в съответствие със Закона за придобиванията, който се прилага от комисията по придобиванията. Комисията по придобиванията гарантира, че миноритарните акционери ще бъдат защитени и процедурата за придобиване ще бъде осъществена в интерес на целевото дружество и пазарите на ценни книжа.

(214) Законът за придобиванията задължава купувача на повече от 30 % от дяловете на целевото дружество да представи задължително предложение за всички капиталови ценни книжа на това дружество в рамките на 20 дни след преминаване на прага (параграф 22 от Закона за придобиванията).

(215) Съгласно параграф 26 от Закона за придобиванията цената на задължителното или доброволното предложение за придобиване на контролния пакет акции не може да е по-ниска от най-високата насрещна престация за тези капиталови ценни книжа на целевото дружество, платена или договорена от участника в търга в рамките на последните дванадесет месеца преди представяне на предложението; също така тази цена следва да е в съответствие поне със средната цена на борсата на въпросните капиталови ценни книжа, претеглена спрямо съответния търговски обем през последните шест месеца преди датата, на която е представено предложението. Като купувач на контролния пакет акции в ÖIAG Lufthansa е задължена да направи на всички акционери предложение със среднопретеглената цена на акциите на борсата. Комисията отбелязва, че участникът в търга няма никаква свобода на действие по отношение на размера на тази цена.

(216) В допълнение сделката привлече интереса на медиите поради публичната тръжна процедура за дяловете на ÖIAG, вследствие на което цената на акциите беше повлияна от активността на пазара и спекулациите. Разликата в цените може да се обясни и с отстъпката за контрола, която се прилага за миноритарните дялове. За разлика от премията за контрол, стойността на миноритарните дялове не отразява стойността, свързана с контролиращия дял.

(217) Докато платената на ÖIAG обща цена е отрицателна и, както бе обяснено по-горе, е резултат от процедура на договаряне, платената за свободно търгуваните акции цена е законово установена, действително е предварително известна на всички заинтересовани страни и в настоящия случай би възлизала на около 220 млн. евро.

(218) В съответствие с това Комисията може да заключи, че цената за миноритарните дялове се основава единствено на правните изисквания, които Lufthansa трябва да спазва, и поради това в настоящия случай от платената на миноритарните акционери цена не могат да се направят заключения за платената на ÖIAG цена.

Заключение

(219) От изложеното по-горе следва, че платената от Lufthansa цена за дяловете на ÖIAG се е намирала в диапазона от […] EUR до […] EUR. Тя трябва да се съпостави със стойност „Going-concern“ на Austrian Airlines в размер между […] EUR и […] EUR, следователно средно […] EUR. Поради това платената цена не е по-ниска от стойността „Going-concern“. Комисията отбелязва, че дори ако платената цена съответства само на 41,56 % от стойността на дружеството, тя е твърде близо до определения от експертите диапазон. Поради това Комисията заключава, че платената от Lufthansa цена е била в диапазона на пазарната цена за продадените от ÖIAG дялове в Austrian Airlines. Следователно условията не са оказали влияние върху продажната цена.

(220) Това заключение се потвърждава от изготвена качествена оценка на горепосочените условия. Както бе посочено по-горе, австрийските власти изразиха мнение, че условията, поставени на ÖIAG в мандата за приватизация, не са били такива, че да повлияят отрицателно или въобще да се отразят по някакъв начин върху цената, която купувачите биха били готови да заплатят.

(221) Що се отнася до целта за „запазване в оптимална степен на сигурни работни места“, Комисията счита, че това изискване представлява цел, постижима при полагане на всички усилия (цел „Best effort“). Комисията установи, че това условие е формулирано по начин, при който не е възникнало никакво обременяващо или обвързващо задължение за потенциалните купувачи. Като има предвид това, Комисията заключи, че това условие, тъй като не е било обременяващо и въз основа на формулирането на тръжните документи този факт е бил известен на всички потенциални купувачи, то не е довело до намаляване на покупната цена и не е могло да попречи на потенциалните инвеститори да подадат своите предложения, и че поради това не са възникнали загуби на държавни ресурси. Това заключение се подкрепя и от факта, че всички подадени от участниците в търга предложения са били формулирани отчетливо и внимателно, което е позволило да се гарантира, че техните търговски и ориентирани към печалба цели е възможно да бъдат изпълнени ([35]).

(222) Що се отнася до „създаването на орган за защита на австрийските интереси във връзка с местонахождението“, по аналогичен начин Комисията установи, че подобен орган ще има само консултативен характер и няма да има право да взима решения. Освен това нито един от […] участници в търга не е бил възпиран от едно подобно условие, тъй като […]. Следователно Комисията може да заключи, че поради необременяващия характер на това условие то не е довело до намаляване на покупната цена и не е могло да попречи на потенциалните инвеститори да представят предложения. Поради това то не включва държавна помощ.

(223) Що се отнася до целта за „запазване на централното управление в Австрия“, Комисията установи, че всички […] участници в търга са изразили намерение да запазят централното управление в Австрия. Тъй като това условие се основава логически на изискването за „основна акционерна структура“ и представлява само негова по-конкретна формулировка, Комисията разглежда заедно двете условия.

(224) По въпроса относно основната австрийска акционерна структура Комисията установи, че това условие се е отнасяло за всички участници в търга и че всички […] участници в търга са били наясно с особеностите на пазара на Austrian Airlines в определени райони, били са заинтересовани от тях и са проявили интерес за запазване на определени двустранни права на въздушно движение. […] Във връзка с това Комисията установи, че участниците в търга са възнамерявали да придобият Austrian Airlines като дружество, което ще продължи дейността си, а не само като активи. Поради регулаторни и други особености на сектора на въздухоплаването стойността на една авиокомпания до голяма степен се определя от нематериални активи, като например слотовете на летищата и правата на въздушно движение. Запазването на тези права би се считало като положителен елемент както от купувача, така и от продавача, за да може да се съхрани стойността на дружеството.

(225) Като има предвид това, Комисията може да заключи, че това условие, както и условието за запазване на централното управление в Австрия, вместо да представляват тежест, всъщност са били търговски условия, предназначени практически за запазването на двустранните права на въздушно движение с определени трети държави, и по този начин по-скоро за гарантиране на приходите на дружеството и стойността на Austrian Airlines за потенциалния купувач, отколкото примерно да се предпише някакво равнище на икономическа ефективност или инвестиционно равнище. Комисията също така счита, че подобни условия биха могли да доведат до проблеми, засягащи съвместимостта с общностното законодателство, но всички потенциални участници в търга ясно са осъзнавали тяхната значимост, тъй като запазването на правата на въздушно движение е задължително. В контекста на настоящото развитие на международния пазар за въздухоплавателни услуги и двустранните споразумения с трети държави Комисията счита, че подобни условия не са нещо необичайно за този сектор.

([35]) Вж. във връзка с това и Решение 2008/767/ЕО на Комисията.

(226) Комисията установи също, че тези условия не са били оспорвани от нито един потенциален купувач, а всички участници в търга са опитали да ги изпълнят по сходен, макар и различаващ се донякъде начин […]. Поради това Комисията може да заключи, че нито изискването за запазване на централното управление в Австрия, нито изискването за запазване на основната австрийска акционерна структура са били такива, че да могат да намалят покупната цена и да попречат на потенциалните инвеститори да представят предложения, така че не е възникнала загуба на държавни ресурси.

(227) Докато за такива условия в дадена тръжна процедура обикновено се приема, че биха могли да доведат до загуба на държавни ресурси, описаната по-горе качествена оценка за настоящия случай потвърждава, че условията, с оглед на твърде специфичния характер на сектора на въздухоплаването, не са оказали влияние върху платената цена, а напротив — допринесли са за запазване на пълната стойност на Austrian Airlines.

(228) Като има предвид това, Комисията стигна до заключението, че цената, която Lufthansa е платила за дяловете на ÖIAG в Austrian Airlines, не включва държавна помощ за Lufthansa.

(229) Тъй като Комисията установи, че продажбата е осъществена на пазарна цена, не е необходимо да проучва по-подробно справедливостта и прозрачността на процеса на приватизация в рамките на настоящата оценка на помощта.

6.1.2. *Прилагане на теста за инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика*

(230) Заключението, че платената от Lufthansa цена за дяловете на ÖIAG в Austrian Airlines съответства на пазарната цена, не изключва възможността на Austrian Airlines да е била отпусната държавна помощ. Фактът, че едно такова дружество е било придобито на пазарна цена, би могъл да служи като гаранция, че на купувача няма да бъде отпускана повторна помощ, но купувачът не бива погрешно да се идентифицира с дружеството, което се продава на отрицателна цена. Съгласно установената практика на Съда в случаите, в които дружество, което е получило неправомерна държавна помощ, се придобива на пазарна цена, т.е. на най-високата цена, която даден частен инвеститор е бил готов да заплати за това дружество при нормални условия на конкуренция в ситуацията, в която то се е намирало — особено след получаването на държавни помощи, — елементът на държавна помощ се оценява спрямо пазарната цена и се включва в покупната цена ([36]).

(231) Следователно когато едно дружество се продава от държавата на отрицателна цена, продажбата на пазарна цена не е достатъчен критерий, за да се констатира, че държавата е действала като инвеститор в условията на пазарна икономика и не е била отпусната държавна помощ. Един такъв инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика, би сравнил също отрицателната пазарна цена с разходите, които биха му възникнали при алтернативни възможности, каквато в настоящия случай е несъстоятелността на предприятието („сценарий за несъстоятелност“). Австрийските власти се аргументираха, че решението за продажбата на техния дял в Austrian Airlines на Lufthansa на отрицателна цена е било най-икономичният от различните варианти, с които те са разполагали. Другите варианти са били структурираната ликвидация, сценарият stand-alone и сценарият за несъстоятелност.

(232) В това отношение Комисията отбелязва, че в настоящето решение не трябва да се прави подробна оценка на алтернативните сценарии, тъй като те всички биха довели до по-високи разходи в сравнение с обявяването в несъстоятелност.

Сценарий за несъстоятелност

(233) В случай на несъстоятелност неуредените задължения спрямо обезпечените и необезпечените кредитори трябва да се покрият с приходите от продажбата на активите, неподлежащи на клаузата за запазване на собствеността. Съгласно австрийското законодателство кредиторите са лишени от предимство, но разходите на ликвидатора трябва да бъдат възстановени преди тези на необезпечените кредитори. Предявените от служителите претенции също не се разглеждат с предимство, така че те се третират според квотата, валидна за всички кредитори. В случай на обявяване в несъстоятелност акционерите вероятно не биха могли да разчитат на плащания. За сметка на това тяхната отговорност се изчерпва със загубата на техните дялове.

Поемане на всички неуредени задължения от ÖIAG с цел да се избегнат отрицателните ефекти върху другите му дялове

(234) В тази връзка австрийските власти твърдят, че обявяването в несъстоятелност на Austrian Airlines би довело до понижение на платежоспособността на другите участия на ÖIAG (например OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria и т.н.), както и до понижаване на платежоспособността на другите участия на австрийската държава ([…]). Те смятат също, че едно такова понижение би имало отрицателен ефект върху курса на акциите на тези дружества и впоследствие би довело до значителна загуба на участията на ÖIAG, както и на Република Австрия.

(235) По тяхно мнение понижаването на платежоспособността би настъпило в резултат на загубата на подкрепа от страна на дружеството майка. Освен това те считат, че подкрепата от страна на дружеството майка е един от главните фактори за определяне на платежоспособността. Те привеждат примери с платежоспособността на частни дружества като Bank Austria и Hypovereinsbank, които са печелили от подкрепата от страна на тяхното дружество майка — Unicredit.

([36]) Решение на Съда от 21 март 1991 г. относно дело C-305/89, *Италия/Комисия* („Alfa Romeo“) (1991 г.), Recueil, стр. I-6103, точка 40; решение на Съда от 20 септември 2004 г. относно дело C-390/98, *H.J. Banks* (2001 г.), Recueil, стр. I-6117, точка 77; и решение на Съда от 29 април 2004 г. относно дело C-277/00, *Германия/Комисия* („SMI“) (2004 г.), Recueil, стр. I-3925, точка 80.

(236) Комисията първоначално счита, че определянето на платежоспособността на дадено предприятие, независимо от това дали то е изцяло частна или и публична собственост, зависи не само от подкрепата от страна на дружеството майка, но и от други фактори. Определящи фактори за платежоспособността са производствените характеристики на дружеството, рискът от реинвестиции, ефективността по отношение на оперативността и капиталите, както и по-второстепенни фактори като зависимостта от клиентите, диверсификацията, финансовото състояние и общия ликвиден профил.

(237) Освен това представените в таблица 1 примери се отнасят до понижение на платежоспособността на дружество майка, което е довело до понижение на платежоспособността на негово дъщерно дружество. Поради методиката на рейтингова оценка платежоспособността на едно дъщерно дружество не може да бъде по-висока от тази на дружеството майка. В настоящия случай ÖIAG не разполага с рейтинг на платежоспособността.

(238) В допълнение Законът за ÖIAG от 26 април 2000 г. изрично забранява консолидацията на ÖIAG с негови участия и освен това неговите задължения са покрити от държавна гаранция. Изглежда ÖIAG изпълнява ролята по-скоро на фонд за управление на активи, отколкото на холдинг на диверсифицирана група. Комисията установи също, че значителен брой от участията на ÖIAG (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) се котират поотделно на Виенската борса, вместо да са обединенят в една-единствена групова структура, и че по-голямата част от тези дружества са собственост на други акционери, различни от ÖIAG. Комисията установи също, че при направените от анализатори оценки на основните финансови данни на такива дружества като OMV AG, Österreichische Post или Telekom Austria не се вземат под внимание резултатите на други дружества, в които ÖIAG притежава дялове ([37]).

(239) Като има предвид това, Комисията не може да се съгласи с аргумента, че обявяването в несъстоятелност на Austrian Airlines би оказало влияние върху оценката на платежоспособността на другите участия и би довело до обезценяване на дяловете на ÖIAG. Комисията също така не може да приеме, че обявяването в несъстоятелност на Austrian Airlines би имало отрицателен ефект и върху оценката на платежоспособността и стойността на други дружества, които са собственост на Република Австрия.

Поемане на социални разходи от ÖIAG

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) Австрийските власти и Austrian Airlines са предоставили на Комисията информация относно случаи, в които частни предприятия са поели доброволно разходите по социални програми при закриване на стопански клонове или предприятия в Австрия.

(244) Въз основа на тази информация в Австрия изглежда е обичайна практика социалните разходи да се поемат от дружеството майка или концерна при закриване на тяхно дъщерно дружество или при намаляване на производствения капацитет с цел преместване на производството в чужбина. Австрийските власти подчертаха, че същото се отнася и за случаите, в които дружеството майка или концернът допусне обявяването в несъстоятелност на дъщерно дружество.

(245) В тази връзка Комисията установи, че в представените примерни случаи дружеството майка продължава да предлага продукти под марката на ликвидираното дъщерно дружество в Австрия, въпреки че производството или част от него е преместено в чужбина. В този контекст Комисията отбелязва, че в случай на структурирана ликвидация на дадено дъщерно дружество от икономическа гледна точка е оправдано дружеството майка да поеме задълженията спрямо неговите служители съгласно действащото трудово законодателство, ако дружеството майка продължи да присъства на съответния пазар. В настоящия случай обаче, при хипотетичния сценарий за обявяване в несъстоятелност ÖIAG би се изтеглила изцяло от австрийския пазар за въздухоплавателни услуги. Поради това не изглежда убедително предположението, че даден частен инвеститор (например чисто финансов холдинг), поставен в подобна ситуация като ÖIAG, би поел социалните разходи по причини, свързани с имиджа на марката „Austrian Airlines“ (марка, която той повече не свързва с никакви интереси).

(246) Комисията установи също, че поради същите причини размерът на социалните разходи на Austrian Airlines (вж. таблица 2), които би следвало да се поемат от ÖIAG в случай на обявяване в несъстоятелност, не може да се сравнява с посочените примери на доброволно поемане на социални разходи. Комисията отбелязва също, че социалните разходи на Austrian Airlines в сравнение с доброволно поетите от други дружества (вж. таблица 4) са твърде високи както по отношение на средния размер на индивидуално плащане, така и по отношение на общия размер.

([37]) Вж. напр. Erste Group Research: http:)/produkte.erstegroup.com/CorporateClients/de/ResearchCenter/Overview/index.phtml, или Raiffeisen Centrobank Equity Research http:)/www.rcb.at/_sterreich.aktienoesterreich.0.html

(247) Австрийските власти аргументират, че очевидно има редица фактори, които влияят върху разходите по една такава социална програма. Според тях най-важните фактори са продължителността на трудовия стаж на служителите в дружеството, както и нивото на техните заплати. В настоящия случай Комисията установи, че разходите по една социална програма при обявяване в несъстоятелност на едно дружество и при закриването на производствена единица могат да се различават от тези, възникващи в резултат на намаляване на производствения капацитет, при което дружеството продължава да е активно на съответния пазар.

(248) В тази връзка Комисията счита, че австрийските власти не са доказали, че обявяването в несъстоятелност би оказало достатъчно негативен ефект върху имиджа на марката на холдинга ÖIAG, така че той да се чувства задължен да поеме доброволно социални разходи в такъв размер.

(249) По отношение на аргумента, че ÖIAG действително функционира като дружество майка на Austrian Airlines, Комисията отбелязва, че в съответствие с австрийското законодателство, по-точно съгласно закона, уреждащ създаването и дейността на ÖIAG (параграф 11, алинея 2 от Закона за ÖIAG), създаването на група от дружества между ÖIAG и дружествата, в които то притежава дялове, се забранява. Освен това ÖIAG не консолидира резултатите на дружествата, в които притежава дялове, в своя балансов отчет, както би се очаквало от един частен холдинг. Това се потвърждава и от факта, че: i) за целите на общностните правила в областта на конкуренцията ÖIAG и дружествата, в които то притежава дялове, не изглежда да образуват икономическо цяло, и че ii) съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия („регламент за сливанията на ЕО“) ([38]) Комисията не разглежда ÖIAG като група от дружества за целите на изчисляване на праговете за оборота.

(250) Независимо от обществения и политическия натиск, който би възникнал в резултат на решението да се допусне обявяването в несъстоятелност на Austrian Airlines, Комисията поддържа мнението, което е заявила при откриване на процедурата, че решението на ÖIAG да поеме доброволно разходите във връзка със социална програма при обявяване в несъстоятелност на Austrian Airlines явно е следствие от факта, че ÖIAG е държавно холдингово дружество, и частен инвеститор, ръководещ такова дружество, не би се съгласил да поеме тези разходи при подобни обстоятелства.

(251) Следователно трябва да се установи, че в случай на обявяване в несъстоятелност на Austrian Airlines разходите за ÖIAG биха били равни на нула.

6.1.3. *Заключение*

(252) Комисията заключи, че в процедурата за продажба е постигната възможно най-високата пазарна цена за Austrian Airlines, но счита също, че обявяването в несъстоятелност на авиокомпанията би представлявало поизгоден вариант за държавата по отношение на разходите. Поради това Комисията е на мнение, че сумата, с която отрицателната цена надвишава разходите на държавата и на ÖIAG при обявяване в несъстоятелност, следва да се разглежда като държавни ресурси, отпуснати на Austrian Airlines. Тъй като при несъстоятелност разходите за акционера са равни на нула, размерът на държавната помощ представлява целия размер на отрицателната цена, който е в диапазона между […] EUR и […] EUR — с максимален размер на финансовата подкрепа от […] EUR.

(253) Отрицателната покупна цена включва държавни ресурси, тъй като тя се предоставя от организация (ÖIAG), която е изцяло собственост на държавата и се контролира от нея. Тя е резултат от мандата за приватизация, чрез който австрийското правителство упълномощи ÖIAG да продаде всички свои дялове в Austrian Airlines и поради това се приписва на държавата. Тази цена се отнася до дружество (Austrian Airlines), което особено след либерализирането на въздушните превози е в конкуретни отношения с други авиокомпании в Общността. Отрицателната покупна цена оказва негативно въздействие върху вътрешнообщностната търговия, тъй като засяга дружество, извършващо превози между държави-членки, и нарушава конкуренцията.

(254) Поради това отрицателната покупна цена следва да се разглежда като държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

7. **СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА С ОБЩИЯ ПАЗАР**

(255) След като Комисията стигна до заключението, че отрицателната покупна цена представлява държавна помощ, тя трябва да провери съвместимостта на помощта с общия пазар.

(256) Поради това е необходимо да се разгледа съвместимостта на помощта в светлината на член 87, параграфи 2 и 3 от Договора за ЕО, в които са посочени изключенията от общото правило за несъвместимост с общия пазар, предвидено в член 87, параграф 1.

(257) В настоящия случай може да се прилага единствено предвиденото в член 87, параграф 3, буква в) изключение. Съгласно член 87, параграф 3, буква в) държавни помощи са допустими в случаите, когато имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.

(258) В това отношение приложимото общностно законодателство за решаване относно съвместимостта с общия пазар обхваща Насоките от 2004 г., както и Насоките за въздухоплаването от 1994 г.

([38]) ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1.

7.1. **Съвместимост с общия пазар и възможно нарушаване на правилата за вътрешния пазар**

(259) При откриването на процедурата Комисията установи, че Австрия е възложила на ÖIAG мандат за приватизация, в който се съдържат редица условия. В хода на процедурата Комисията установи, че предвид особените обстоятелства на настоящия случай тези условия не са били такива, че да повлияят негативно или въобще да се отразят по някакъв начин върху цената, която купувачите са били готови да заплатят.

(260) От пръв поглед обаче условията на продажба, според които е трябвало да се създаде орган за защита на австрийските интереси във връзка с местонахождението и да се запази основната австрийска акционерна структура, както и да се запази централното управление на Austrian Airlines в Австрия, биха могли да събудят съмнение по смисъла на членове 43, 49 и 56 от Договора за ЕО относно свободата на установяване, свободното предоставяне на услуги и свободното движение на капитали.

(261) Поради това възниква въпросът, до каква степен следва да се вземе под внимание възможното нарушаване на правилата за вътрешния пазар, когато Комисията оценява съвместимостта на държавната помощ с общия пазар ([39]).

(262) В настоящия случай Комисията установи, че поставените от мандата за приватизация условия по никакъв начин не увеличават нарушенията, свързани с отрицателната цена, тъй като условията не са се отразили материално върху платената цена. В настоящия случай условията, засягащи акционерите и централното управление на дружеството, са обвързани с двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги и в тази форма тяхното приложение не е дискриминиращо спрямо потенциалните купувачи, тъй като всички те са имали еднакъв интерес за продължаване на тези споразумения с цел да защитят евентуални свои дейности. Поради това поставените от мандата за приватизация условия не са наложили допълнителни ограничения към вече съществуващите в двустранните споразумения за въздухоплавателни услуги. Следователно при оценката на съвместимостта на помощта няма основание да се взема под внимание възможно нарушение на правилата за вътрешния пазар.

(263) Поради това Комисията следва да прецени дали планът за преструктуриране е в съответствие с правилата на действащите насоки. Съгласно основния принцип (точка 31 от Насоките от 2004 г.) „Предоставянето на помощ за преструктуриране [следва да] се разрешава само при обстоятелства, когато може да бъде гарантирано, че тя не е в противоречие с интересите на Общността. Това ще бъде възможно само при наличието на изпълнение на стриктни критерии и ако е сигурно, че нарушаването на конкуренцията е компенсирано от ползите, произтичащи от оцеляването на предприятието, […] и ако по принцип са налице адекватни компенсаторни мерки за конкурентите.“

(264) По-нататък в Насоките се посочват различни условия, при които може да бъде отпусната помощ за преструктуриране.

7.1.1. *Идентичност и допустимост на дружеството*

(265) Съгласно точка 13 от Насоките „предприятие, принадлежащо или поето от по-голяма икономическа група, […] обикновено не е приемливо за предоставяне на помощ за преструктуриране, освен когато може да се докаже, че затрудненията на предприятието са вътрешни, а не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, като затрудненията са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях.“

(266) При откриването на процедурата Комисията установи, че определени жалбоподатели са заявили, че във връзка с придобиването на Austrian Airlines от Lufthansa Austrian Airlines не е приемлива за предоставяне на помощ за преструктуриране.

(267) Във връзка с това Комисията отбелязва, че мярката, за която е отправено уведомление, вероятно предвижда придобиването на Austrian Airlines от Lufthansa, но трудностите, пред които е изправена Austrian Airlines, не са свързани с планираното придобиване. Освен това австрийските власти посочиха, че намаляването на задлъжнялостта на Austrian Airlines („финансово преструктуриране“) съответства на цената, която Lufthansa е готова да приеме за придобиването след една прозрачна и открита конкурсна процедура, и че без тази мярка продажбата не би се осъществила.

(268) Комисията установи, че решенията на австрийската държава относно отпускането на средства и споразуменията, подписани между ÖIAG и Lufthansa, предвиждат Austrian Airlines, а не Lufthansa да бъде бенефициер на отпуснатите средства и тяхното получаване от Austrian Airlines да се извърши под формата на увеличаване на капитала. Основният ефект от отпускането на средства е продължаването на дейността на преструктурираната Austrian Airlines. Комисията установи също, че до приключване на продажбата Austrian Airlines не е част от концерна Lufthansa, така че въпросът, дали Lufthansa щеше да успее да постигне оздравяване на Austrian Airlines със собствени средства, не се поставя. Не съществува и групова връзка между Lufthansa и Austrian Airlines, която да се основава на съществуващото сътрудничество. Поради това Комисията може да заключи, че Austrian Airlines не е част от концерна Lufthansa.

([39]) Съгласно практиката на Съда това трябва да се направи, „когато обстоятелствата на дадена помощ, които противоречат на конкретни разпоредби на Договора, различни от членове 92 и 93, може да бъдат дотолкова неразривно свързани с целта на помощта, така че да е невъзможно да бъдат оценени поотделно“ (вж. Решение на Съда от 22 март 1977 г. относно дело 74/76, *Ianelli&Volpi/Meroni* (1977 г.), Recueil, стр. 557, и Решение на Съда от 15 юни 1993 г. относно дело C-225/91, *Matra/Комисия* (1993 г.), Recueil, стр. I-3203, точка 41).

(269) Следователно Комисията може да заключи, че бенефициерът на държавната помощ е Austrian Airlines.

(270) Като следваща стъпка Комисията следва да изясни дали преструктурирането на Austrian Airlines отговаря на изискванията на Насоките от 2004 г. Комисията бе стигнала до това заключение още при решението си за отпускане на помощ за оздравяване ([40]) и при решението за откриване на процедура за разследване. По време на тази процедура тя не е открила елементи, които да дадат повод за промяна на тази оценка.

(271) Във връзка с това Комисията може да заключи, че Austrian Airlines е предприятие в затруднено положение по смисъла на Насоките от 2004 г.

7.1.2. *Възстановяване на дългосрочната рентабилност*

(272) Второто условие (както е посочено в точка 35 от Насоките от 2004 г.) е следното: „планът за преструктуриране, продължителността на който трябва да е възможно най-кратка, трябва да възстановява жизнеспособността на предприятието в рамките на един разумен срок, въз основа на разумни предположения за бъдещите условия за дейност“.

(273) По-нататък в Насоките от 2004 г. (точка 37) се посочва, че „планът за преструктуриране трябва да предвижда печалби, които след края на преструктурирането да позволят на дружеството да покрие своите разходи, включително обезценяването и финансовите задължения. Очакваната възвръщаемост на капитала трябва да е достатъчна, за да позволи на преструктурираното предприятие да се конкурира на пазара със свои собствени сили“.

(274) При откриване на процедурата Комисията постави въпроси, свързани с предположенията, залегнали в основата на представения план за преструктуриране. Също така тя постави въпроси, свързани с икономиите на разходите и синергиите, които се обсъждат в плана, с оглед на факта, че Austrian Airlines и Lufthansa вече си сътрудничат усилено.

(275) Що се отнася до факта, че Lufthansa и Austrian Airlines вече си сътрудничат в рамките на Star Alliance, и що се отнася до съвместното им предприятие, Австрия е предоставила информация на Комисията, според която в случай на капиталово участие интеграцията между дружествата в сектора на въздухоплаването е значително по-силна в икономическо отношение, което води до по-високи икономии на разходи, отколкото при партньорства без капиталово участие. Австрия се позовава на изследвания на експерти, според които са постигнати икономии на разходи в размер на около 1,9 % за чисто координиращи партньорства, докато съвместните оперативни дейности са довели до икономии от около 5,6 % от общите разходи. От друга страна, сътрудничество, което се основава на капиталово участие, води до икономии на разходи от порядъка на около 11,4 % ([41]).

([40]) Вж. бележка под линия 8.
([41]) Вж. бележка под линия 27.

(276) Комисията отбеляза, че планът за преструктуриране се основава на консолидиране на предимствата, които произтичат от икономии на разходи и постигнатите синергийни ефекти в резултат на интеграцията на въздушния превозвач в концерна Lufthansa. В плана се предвижда намаляване и промяна на размерите на въздухоплавателния парк, оптимизиране на продуктите, мерки за намаляване на разходите и потенциални съгласувани взаимодействия.

(277) […] Комисията установи, че в по-новия бизнес план на Lufthansa влошаването на състоянието на световния пазар за въздухоплавателни услуги, и по-специално пазарите на Austrian Airlines в Централна и Източна Европа, е взето предвид до степента, до която е могло да бъде предвидено. Lufthansa отбелязва, че поради икономическата криза перспективите са се влошили значително в сравнение с плана от октомври 2008 г.

(278) Lufthansa посочи, че петгодишният финансов план (за периода 2009—2013 г.) показва, че както при „базовия“, така и при „реалистичния“ и „песимистичния“ сценарий дружеството в краткосрочен до средносрочен план […]. Тя очаква […], че Austrian Airlines ще бъде в състояние да покрие своите амортизационни отчисления, разходите по лизинга на самолети и разходите за лихви от […] нататък. […].

(279) Lufthansa отбелязва, че някои от мерките, които са в основата, […]. Lufthansa е на мнение, че дългосрочната рентабилност на Austrian Airlines може да бъде възстановена, само ако измененият план за преструктуриране — както и други подлежащи на договаряне мерки за намаляване на разходите — бъдат реализирани според предвиденото, като по този начин биха могли да се постигнат нужните икономии на разходи.

(280) Бизнес планът се базира на среден обменен курс USD/EUR от приблизително […] и средна цена на суровия петрол от […] за барел за периода 2009—2013 г. Също така в него се приема, че […].

(281) През 2009 г. приходите от въздухоплавателни услуги ще […] с […]. Впоследствие планът предвижда […] годишно до степента, до която бъдат възстановени пазарите на Austrian Airlines и бъдат постигнати приходи от синергии. През […] дружеството трябва да постигне нивото на приходи от въздухоплавателни услуги от […].

(282) […] По този начин за периода 2008—2010 г. коефициентите на натоварване се предвижда да бъдат […], като известно подобрение се очаква не по-рано от […]. Също така според прогнозите средните приходи от пътуването на един пътник на 1 километър разстояние през 2009 г. ще […] с […].

(283) […] ([42]).

(284) На базата на сливането на Austrian Airlines с Lufthansa планът обхваща синергии при приходите в размер на […] EUR и синергии при разходите в размер на […] EUR, които се очаква да се постигнат след […].

([42]) […]

(285) Синергиите при приходите ще […] под формата на една трета от […], една трета от […] и една трета от […].

(286) […]

(287) По отношение на персонала се предвижда […]. Понастоящем организацията на продажбите на Austrian Airlines включва […] служители, от които […] са в Австрия. Lufthansa предвижда […]. Това означава, че […]. Планът за преструктуриране предвижда също адаптация […], тъй като този капацитет ще бъде интегриран в концерна Lufthansa. Тази адаптация би довела до […] ([…]). Освен това са планирани някои по-малки промени в други бизнес сегменти, например при […]. През периода между края на 2008 г. и 2013 г. тези мерки ще бъдат сведени […].

(288) Извънредните разходи на обща стойност […] милиона евро, планирани за Austrian Airlines за периода 2009—2013 г., включват разходи в размер на […].

Таблица 12

Печалба преди облагане с данъци и разходи за лихви (EBIT) преди разходи от изключителен характер, 2008—2013 г., според очакванията на Lufthansa

(В млн. евро)

EBIT преди разходи от изключителен характер	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(289) Печалбата преди облагане с данъци и разходи за лихви (EBIT) на дружеството (оперативна точка на рентабилност) преди разходи от изключителен характер според изчисленията ще […].

(290) Lufthansa посочва обаче, че Austrian Airlines е натоварена с годишни разходи за лихви от около […] EUR поради значителни лихвени финансови задължения и пенсионни задължения. Прага на нетната печалба ще бъде постигнат през […].

(291) Комисията следва да прецени дали Austrian Airlines е в състояние да осъществи успешно преструктурирането си в рамките на предвидения срок. […]

(292) Въз основа на преработения план Austrian Airlines би трябвало да е в състояние да намали значително своите разходи. Това значително намаляване на основата на разходите заедно с […] би трябвало да осигури нужната гъвкавост и адаптивност на дружеството, за да може да постигне напредък в реализирането на целите си.

(293) С оглед на това Комисията е на мнение, че Austrian Airlines би трябвало да е в състояние да осъществи успешно своето преструктуриране до 2015 г. В тази връзка Комисията обаче не счита, че датата на стартиране на програмата „Go4Profit“ би трябвало да се приеме за начало на преструктурирането. По-скоро изглежда, че предприетите в рамките на програма „Go4Profit“ мерки — въпреки че са довели до намаляване на тежестта на разходите на Austrian Airlines — не са били достатъчни, за да може дружеството да се преструктурира, и те са били замислени във връзка с решението за „Stand-alone“.

(294) Комисията следва също да провери дали предположенията, залегнали в основата на плана за преструктуриране, са уместни при дадените обстоятелства и дали предвижданията и прогнозите съответстват на изискванията на насоките. В Насоките от 2004 г. (точка 35) се посочва: „Планът заедно с всичките му релевантни подробности трябва да бъде представен пред Комисията, като в него е включено и проучване на пазара. Подобрението на състоянието може да бъде извлечено главно от вътрешни мерки, предвидени в плана за преструктуриране; то може да се основава и на външни фактори, като промени в цените и търсенето, над които дружеството няма особено влияние, но само ако очакванията за пазара са общоприети.“

(295) Във връзка с това Комисията е на мнение, че представеният през април 2009 г. бизнес план обхваща реалистични негативни прогнози. Предположенията относно цената на горивото, обменните курсове, обема на трафика и развитието на пазара, които са били представени пред Комисията от Lufthansa, са правдоподобни и поради това предвижданията в плана за преструктуриране, засягащи напредъка в общите резултати на Austrian Airlines, са приемливи предвид влиянието на икономическата криза върху сектора на въздухоплаването. Комисията установи, че дадено дружество е по-възможно да бъде рентабилно в дългосрочен план, когато е под контрола на нов, частен собственик, така че в това отношение продажбата действително е основен аспект на преструктурирането на Austrian Airlines.

(296) Като се имат предвид посочените по-горе фактори, Комисията е на мнение, че Austrian Airlines ще бъде в състояние да постигне отново дългосрочна рентабилност след 2015 г., както е предвидено в бизнес плана за периода 2009—2015 г. По този начин рентабилността ще бъде възвърната в рамките на срок за преструктуриране от около шест години, което Комисията счита за приемлив срок.

7.1.3. *Размер на собствения принос*

(297) Що се отнася до размера на собствения принос, в Насоките от 2004 г. се посочва (точка 43), че „от получателите на помощ се очаква да направят значителен принос към плана за преструктуриране от техните собствени ресурси, включително чрез продажбата на активи на предприятието, които не са от жизненоважно значение за неговото оцеляване, или чрез външно финансиране при пазарни условия. Подобен принос е признак, че пазарите вярват във възможността за възстановяване на жизнеспособността. Приносът трябва да е действителен, т.е. наличен, без да включва очаквани бъдещи печалби като парични потоци, а също така трябва да е възможно най-голям“. В Насоките е посочен размерът на собствения принос, който в нормалния случай се приема за уместен. При едно дружество с размера на Austrian Airlines нивото на този принос би трябвало да възлиза на 50 %. Във връзка с това Комисията установи, че съгласно Насоките от 2004 г. (точка 18) същите не засягат каквито и да било специфични правила, свързани с предприятия в затруднение в съответния сектор, включително сектора на въздухоплаването.

(298) Във връзка с това австрийските власти посочиха, че в Насоките за въздухоплаването от 1994 г., които по отношение на държавните помощи за дружествата в сектора на въздухоплаването представляват *lex specialis*, не се предвижда собствен финансов принос в определен размер. Впоследствие обаче те изразиха мнение, че това изискване във всички случаи е изпълнено и собственият финансов принос надвишава 50 % от необходимите разходи за преструктуриране.

(299) Австрийските власти твърдят, че общите разходи за преструктуриране възлизат на […] EUR и тъй като отпуснатата от Австрия държавна помощ е в размер на 500 млн. евро, собственият финансов принос на Austrian Airlines и на Lufthansa възлиза на около […] млн. евро, т.е. на 55,5 % от общата сума.

(300) Представената от Lufthansa информация донякъде се разминава с по-горните данни. Lufthansa твърди, че общите разходи за преструктуриране възлизат на […] млн. евро. Тъй като отпуснатата от Австрия държавна помощ е съответно в размер на 500 млн. евро, собственият финансов принос на Austrian Airlines и на Lufthansa възлиза на около […] млн. евро, т.е. на 67 % от общата сума.

(301) Както Австрия, така и Lufthansa твърдят, че Lufthansa трябва да намали дълговете си, за да запази коефициента на основния капитал в рамките на целия концерн на предишното ниво, тъй като степента на задлъжнялост на Austrian Airlines е по-висока от тази на Lufthansa. Общите нетни задължения на Austrian Airlines (без помощта за оздравяване в размер на 200 млн. евро, която трябва да бъде възстановена след приключване на придобиването) възлизат на около […] EUR. След частичното погасяване посредством помощта от 500 млн. евро нетните задължения остават в размер на […] млн. евро. Austrian Airlines ще бъде придобита от Lufthansa заедно с тези задължения. Това съответства на […]. Разликата спрямо степента на задлъжнялост на Lufthansa, […], възлиза на […]. EUR. Към настоящия момент обаче не е ясно как и кога ще се осъществи изплащането на дълговете на Austrian Airlines.

(302) В случай че Lufthansa ефективно изплати сумата на Austrian Airlines под формата на увеличение на капитала, Комисията може да приеме, че тази сума представлява собствен принос. Простото поемане на тежестта на дълговете на Austrian Airlines обаче и ефектът от това върху консолидираните финансови отчети на Lufthansa сами по себе си не представляват собствен принос. Комисията установи, че ако този елемент не се брои като разход по преструктуриране и като собствен принос, съответните суми ще възлизат на […].

(303) Относно кумулативните загуби на Austrian Airlines за периода 2009—2013 г., посочени в таблица 12, общата сума от […] EUR бе дисконтирана със сконтов процент от 9,7 % върху капиталова стойност (NPV) в размер на […] EUR. Комисията може да приеме, че тази сума, която Lufthansa изплаща в брой, представлява собствен принос към плана за преструктуриране.

(304) Относно други определени разходи, като например разходи по интеграцията с цел постигане на годишните синергийни ефекти ([…] EUR), текущи допълнителни разходи за преструктуриране след продажбата през декември 2008 г. ([…] EUR) и разходи по сделката ([…] EUR), Комисията приема, че те са част от разходите за преструктуриране. Те се поемат от Lufthansa.

(305) Що се отнася обаче до разходите по програмата „Go4Profit“ в размер на […] EUR, Комисията не е склонна да ги разглежда като допустими разходи, тъй като те са възникнали преди осъществяването на плана за преструктуриране. Същото се отнася и за по-високите разходи за рефинансиране поради финансовата криза в размер на […] EUR, които австрийските власти определиха като пера на разходите на Lufthansa за преструктуриране; Комисията установи, че тези разходи не са били посочени от Lufthansa и те представляват обичайни оперативни разходи.

(306) Комисията е обобщила оценката на различните пера на разходите за преструктуриране в следната таблица.

Таблица 13

Разходи за преструктуриране на Austrian Airlines

Мярка	Мнение на Австрия	Мнение на Lufthansa	Оценка на Комисията
Принос на ÖIAG за намаляване на нетните задължения	500 млн. евро 0 % собствен принос	500 млн. евро 0 % собствен принос	500 млн. евро 0 % собствен принос
Намаляване на степента на задлъжнялост до нивото на Lufthansa	[…]	[…]	[…]
Разходи по програмата „Go4Profit“	[…]	[…]	[…]
Предприети от декември 2008 г. допълнителни мерки за преструктуриране	[…]	[…]	[…]
Разходи за интеграция по отношение на създаването на необходимите синергии	[…]	[…]	[…]
Разходи за консултантски услуги) по сделката	[…]	[…]	[…]
По-високи разходи за рефинансиране поради финансовата криза	[…]	[…]	[…]
Капиталова стойност (NPV) на кумулираните загуби	[…]	[…]	[…]
Сума Разходи за преструктуриране	[…]	[…]	[…]
Размер на собствения принос	[…] EUR (56 %)	[…] EUR (67 %)	[…] EUR (64 %) […] EUR (52 %)

(307) Въз основа на гореизложените данни Комисията стигна до заключението, че общите разходи за преструктуриране ще възлязат на около […] млн. евро (или […] EUR, в случай че Lufthansa не намали задлъжнялостта на Austrian Airlines с […] EUR), при което собственият принос (който Austrian Airlines и/или Lufthansa ще поемат заедно или поотделно) е в размер на […] EUR (или […] EUR). Това съответства на 64 % (или 52 %) от разходите за преструктуриране. Следователно Комисията може да заключи, че в настоящия случай изискването за достатъчен размер на собствения принос към разходите за преструктуриране е изпълнено.

7.1.4. *Помощта следва да бъде ограничена до необходимия минимум*

(308) Съгласно точка 43 от Насоките от 2004 г.: „Размерът и интензитетът на помощта трябва да бъдат сведени до минимума на разходите по преструктурирането, необходими за неговото осъществяване в светлината на съществуващите финансови ресурси на дружеството, неговите акционери или бизнес групата, към която то принадлежи. Подобна оценка ще взема предвид и всяка помощ за оздравяване, предоставена преди това.“ Комисията е на мнение, че това условие е изпълнено.

(309) Както бе посочено по-горе, разходите за преструктуриране възлизат на […] EUR, докато сумата на държавната помощ е ограничена до 500 млн. евро. Както Австрия, така и Lufthansa посочиха, че сумата от 500 млн. евро представлява минималната сума, необходима за възстановяване на дългосрочната рентабилност на Austrian Airlines. Без субсидията, използвана за намаляване на задълженията на Austrian Airlines, придобиването на дружеството от Lufthansa не е търговски жизнеспособно.

(310) Във връзка с това Комисията установи, че сумата от 500 млн. евро като отрицателна минимална цена, която Lufthansa е била готова да приеме, е резултат от публична тръжна процедура. Комисията установи също, че въпросната сума ще се използва изключително за намаляване на увеличените задължения на Austrian Airlines и следователно няма да доведе до излишна ликвидност на Austrian Airlines.

(311) Комисията счита тази сума за приемлива и заключи, че при съпоставянето на съответните разходи не се стига до отпускане на прекомерна помощ. В по-голямата си част средствата за преструктуриране ще бъдат осигурени чрез собствени ресурси на Austrian Airlines и/или Lufthansa.

7.1.5. *Компенсаторни мерки*

(312) В Насоките от 2004 г. (точка 38) се посочва също: „Трябва да се предприемат компенсаторни мерки, за да се гарантира, че неблагоприятните ефекти по отношение условията на търговия са минимизирани възможно най-много, така че търсеният позитивен ефект да надвишава негативния такъв. В противен случай помощта ще бъде разглеждана като „противоречаща на общия интерес“ и следователно несъвместима с общия пазар.“

(313) По-нататък се посочва (точка 39): „Тези мерки може да включват прехвърляне на активи, намаляване на капацитета или на пазарното присъствие и снижаване на бариерите за навлизане на съответните пазари. Когато преценява дали компенсаторните мерки са подходящи, Комисията ще взема предвид структурата на пазара и условията на конкуренция, за да е сигурна, че каквато и да било подобна мярка не води до нарушаване на структурата на пазара, […].“

(314) Относно изискването за подходящи компенсаторни мерки по смисъла на Насоките от 2004 г. и Насоките за въздухоплаването от 1994 г. както Австрия, така и Lufthansa твърдят, че оценката на мерките за избягване на нарушаване на конкуренцията се основава на точка 38, параграф 3 от Насоките за въздухоплаването от 1994 г., според която програмата за преструктуриране трябва да включва намаляване на капацитета, ако възстановяването на финансовата жизнеспособност и/или пазарната ситуация го изискват.

(315) Австрийските власти и Lufthansa твърдят, че тъй като Насоките за въздухоплаването от 1994 г. представляват *lex specialis* по отношение на Насоките от 2004 г., те имат предимство пред последните. Това произтича от точка 18 от Насоките от 2004 г., според която същите не засягат каквито и да било специфични правила, свързани с предприятия в затруднение в съответния сектор. Нито възстановяването на финансовата жизнеспособност, нито пазарната ситуация изисквали компенсаторни мерки, които да излизат извън рамките на вече планираните стъпки в хода на преструктурирането.

(316) По отношение на този аргумент Комисията е на мнение, че в настоящия случай пазарната ситуация действително изисква допълнително намаляване на капацитета. Комисията не е съгласна с твърдението, че единствените показатели за свръхкапацитет, които тя следва да вземе предвид, са недостатъчните коефициенти на натоварване и/или честото напускане на пазара от участниците в него и липсващите стимули за навлизане на нови участници на пазара. Във връзка с това Комисията отбелязва, че от 2006 г. Austrian Airlines е осъществила мерки за намаляване на разходите и преструктуриране в рамките на програмата „Go4Profit“ и че тази програма не е възстановила рентабилността на дружеството. Austrian Airlines е отчела загуби в миналото, отчита загуби в момента и ще продължи да отчита загуби в средносрочен план, така че авиокомпанията би следвало да намали основата на своите разходи и да закрие или да намали капацитета си в недоходоносните сегменти на обслужваните от нея пазари.

(317) Според точка 40 от Насоките от 2004 г.: „Степента на намаляване [на капацитета или на ограничаването на присъствието на пазара] трябва да бъде установявана в рамките на конкретния случай. Комисията ще определя обхвата на необходимите мерки според проучването на пазара, приложено към плана за преструктуриране и, когато е уместно, на основата на всяка друга налична информация, включително и тази, представена от заинтересованите страни.“

(318) Австрийските власти посочиха, че Austrian Airlines е стартирала програмата за преструктуриране „Go4Profit“ през 2006 г., чрез която е намалила своя въздухоплавателен парк и е закрила редица полети на дълги разстояния. Капацитетът на полетите на дълги разстояния е намален с около […]. Персоналът е съкратен с […] длъжности, или с около […], а въздухоплавателният парк от […] самолета е намален.

(319) В това отношение Комисията установи, че програмата „Go4Profit“ е стартирана през 2006 г. и е продължила през 2007 г. Съответно програмата не може реално да се разглежда като план, който е цялостно свързан с оповестените през декември 2008 г. и променени през април 2009 г. мерки. Вследствие на това и поради посочените в съображение 293 причини Комисията ще разглежда като компенсаторни мерки единствено намаляванията на капацитета, предприети от 2008 г. насам.

(320) През 2008 г. капацитетът в областта на редовните въздушни превози е намален с около […], а при чартърните полети — с […], което съответства на намаляване на капацитета на предлаганите места на километър (ПМК) с общо […] в сравнение с предходната година.

(321) В плана за преструктуриране, за който е отправено уведомление през декември 2008 г., Lufthansa предвиждаше […].

(322) Освен това в началото на 2009 г. са предприети допълнителни мерки за преструктуриране, които доведоха до допълнително намаляване на капацитета в областта на редовните въздушни превози (както чрез закриване на въздушни маршрути, така и чрез разреждане на връзките) с […], а при чартърните полети — с […]. В резултат на това капацитетът на ПМК намаля с общо […] от 2008 г. до 2009 г. Следва да се отбележи обаче, че планът за преструктуриране се основава на предположението, че през 2010 г. развитието на пазара ще обърне посоката си и капацитетът ще се увеличи.

(323) Австрийските власти предложиха като компенсаторна марка Austrian Airlines (включително нейните дъщерни дружества) да намали общия брой на предлаганите места на километър от началото на 2008 г. до 31 декември 2010 г. с 15 % (база за сравнение е общият брой на предлаганите места на километър през финансовата 2007 година). Това включва съществено намаляване на операциите с чартърни полети, при които предлаганите места се очаква да бъдат намалени до края на […] г. с […] в сравнение с […] г.

(324) В допълнение — и в съответствие с изискванията на Комисията — след 2010 г. увеличаването на предлаганите места на километър ще бъде ограничено до средния темп на растеж, отчетен от авиокомпаниите, членуващи в Асоциацията на европейските авиокомпании; това ограничение ще остане в сила до края на 2015 г. или до момента, в който Austrian Airlines постигне изравнен EBIT, ако това се осъществи преди края на 2015 г.

(325) За да може Комисията да наблюдава спазването на тази горна граница за увеличаване на капацитета, необходимо е всяка година най-късно до края на март да ѝ бъдат предоставяни доклади за изминалата година.

(326) Комисията отбелязва, че пазарът на въздухоплавателни услуги е отчел значителен спад в началото на 2009 г., но намаляванията на капацитета и горната граница за растеж следва да бъдат оценени за целия период, за който са се отнасяли, като от 2010 г. нататък е необходимо да се вземе предвид възможното възстановяване на пазара, което би се изразило в продължаващо намаляване на пазарния дял на авиокомпанията. Комисията отбелязва също, че през периода на планираното преструктуриране въздухоплавателният парк ще бъде намален от 98 самолета през 2008 г. на […] самолета през 2011 г. В това отношение Комисията установява, че […].

(327) Освен това Комисията е на мнение, че с оглед на тясната взаимовръзка между държавната помощ, свързана с продажбата на дела на австрийската държава в групата Austrian Airlines, и сливането на Lufthansa с Austrian Airlines, предвидените във връзка с помощта компенсаторни мерки следва да се оценяват в светлината на предложените компенсаторни мерки в рамките на провеждащата се процедура за сливане ([43]).

(328) Lufthansa и Austrian Airlines предложиха определени компенсаторни мерки в рамките на едновременното решение за сливане, като например освобождаване на още слотове в различни, изчерпали капацитета си летища, за да може да се позволи на един или повече нови участници на пазара да обслужват нов или допълнителен конкурентен въздушен маршрут. В съответствие с това Lufthansa, Austrian Airlines, както и техни съответни дъщерни дружества се задължават, в съответствие със специална процедура, да предоставят на разположение слотове ([44]) на летищата Виена, Щутгарт, Кьолн, Мюнхен, Франкфурт и Брюксел за въздушни маршрути, по отношение на които Комисията е изразила съмнения от гледна точка на конкуренцията ([45]) (наричани по-долу „определени маршрути между двойки градове“).

(329) Броят на предоставените на разположение слотове има за цел да позволи на новата авиокомпания ([46]) да обслужва определените маршрути между двойки градове със следната честота:

— Виена—Щутгарт: до три (3) полета дневно,

— Виена—Кьолн/Бон: до три (3) полета дневно, но не повече от 18 полета седмично,

— Виена—Мюнхен: до четири (4) полета дневно,

— Виена—Франкфурт: до пет (5) полета дневно,

— Виена—Брюксел: до четири (4) полета дневно, но не повече от 24 полета седмично.

(330) Тези компенсаторни мерки ще позволят на конкурентни дружества да навлязат своевременно или да разширят присъствието си в съответните маршрути и по този начин да засегнат пазарната позиция на дружеството, получено след сливането.

(331) Като се имат предвид горепосочените съображения, Комисията е на мнение, че при особените обстоятелства в настоящия случай компенсаторните мерки, предложени в рамките на решението за сливане, а именно предложеното намаляване на капацитета заедно с ограничаването на растежа след 2010 г., като цяло представляват достатъчни компенсаторни мерки, с които да се противодейства на свързаното с преструктурирането изкривяване на пазара.

7.1.6. *Допълнителни условия и ангажименти*

(332) Съгласно точка 46 от Насоките от 2004 г. и точка 40 (второ изречение) от Насоките за въздухоплаването от 1994 г. в допълнение към компенсаторните мерки Комисията може да наложи условия и задължения, за да е сигурна, че помощта не нарушава конкуренцията до степен, която противоречи на общия интерес.

(333) Както вече беше посочено, Комисията отбелязва, че Република Австрия поддържа редица двустранни споразумения в областта на въздухоплаването с определени трети държави, в които назначаване на Общността не се признава.

(334) В резултат на двустранни преговори или посредством хоризонтално споразумение преобладаващата част от двустранните споразумения с трети държави вече съдържат клаузата за назначаване на Общността. Във връзка с това австрийските власти, в съответствие с техните произтичащи от общностното право задължения, обещаха да прекратят или да предоговорят своите споразумения в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 847/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за договарянето и прилагането на споразумения за въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети държави ([47]).

([43]) Дело COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines.

([44]) Т.е. издадено разрешение на въздушен превозвач да използва инфраструктурата на дадено летище в определен ден и час за излитане или кацане.

([45]) Това са маршрутите между следните градове: Виена—Щутгарт, Виена—Кьолн, Виена—Мюнхен, Виена—Франкфурт и Виена—Брюксел.

([46]) Определена като „всяка авиокомпания или авиокомпании, които членуват в едно и също браншово сдружение (с изключение на сливащите се дружества и авиокомпаниите, контролирани от тях), които поотделно или в партньорство посредством съвместно използване на кодове предлагат нови или допълнителни конкурентни въздухоплавателни услуги“.

([47]) ОВ L 157, 30.4.2004 г., стр. 7.

(335) При процедурата за разследване вниманието на Комисията бе насочено към факта, че Austrian Airlines притежава 51 % от дяловете в Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) По мнението на Комисията тази обвързаност може да се окаже проблематична, тъй като Регламент (ЕО) № 793/2004 ([48]) („Регламент за слотовете“) предвижда следното (член 4): „Държавите-членки, отговорни за летище, управлявано по график, или за координирано летище, трябва да осигурят: а) че ръководителят на графика на летище, управлявано по график, действа в съответствие с настоящия регламент по независим, неутрален, недискриминационен и прозрачен начин; б) независимостта на координатора на координирано летище, като се отделят функциите на координатора от всяка една заинтересована страна. Системата на финансиране на дейностите на координатора трябва да бъде такава, че да гарантира независимия статут на координатора; в) координаторът да действа съгласно настоящия регламент по неутрален, недискриминационен и прозрачен начин.“

(337) Комисията счита, че разделянето на функциите означава също, че координаторът трябва да разполага със самостоятелност в действията си спрямо управляващия летището орган, доставчик на услуги или действаща на летището авиокомпания, без да получава указания от тях и без да е задължен да им се отчита. Комисията счита също, че системата за финансиране на дейностите на координатора трябва да е устроена по начин, който да гарантира неговата финансова независимост от всяка отделна страна, засегната пряко или имаща интерес от неговата дейност. Следователно координаторът трябва да разполага с отделно счетоводство и отделни бюджети и при финансирането на своите дейности не трябва да разчита единствено на управляващия летището орган, доставчик на услуги или отделна авиокомпания.

(338) В това отношение Комисията установява, че австрийските власти са обещали, че Austrian Airlines ще открие процедура за намаляване на своя дял в SCA на 25 % и че Flughafen Wien AG — което в момента притежава 40 % от дяловете в SCA — след приключване на процеса на преструктуриране няма повече да притежава мажоритарен дял в SCA. Намаляването на дела на Austrian Airlines в SCA няма да представлява съществено блокиращо малцинства съгласно австрийското дружествено право. Намаляването трябва да се осъществи до края на летателния сезон на IATA за 2009 г. Комисията отбелязва, че за да се гарантира независимостта на координатора на слотовете, дяловете следва да се притежават от трета страна, която да е независима както от Austrian Airlines, така и от Flughafen Wien AG.

7.1.7. *Принципът на еднократната помощ*

(339) При откриването на процедурата Комисията установи, че Austrian Airlines е получила помощ за оздравяване, одобрена от Комисията. Тя установи също, че нито Austrian Airlines, нито някое друго дружество от групата от дружества досега е получавало помощи за преструктуриране.

(340) Комисията напомня, че съгласно решението от 19 януари 2009 г. относно помощ за оздравяване помощта за оздравяване (която е била отпусната под формата на 100 % държавна гаранция за заем от 200 млн. евро) ще бъде преустановена, когато Комисията приеме окончателно становище (посредством приемането на настоящото решение) относно съобщената от австрийските власти процедура за продажба/план за преструктуриране ([49]).

(341) Освен това Република Австрия обещава да не предоставя на Austrian Airlines или на друго дружество от Austrian Airlines Group други помощи за оздравяване или преструктуриране за период от десет години след момента на отпускане на помощта за оздравяване или след края на периода на преструктуриране,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Помощта за преструктуриране, отпусната от Австрия на Austrian Airlines, е съвместима с общия пазар по смисъла на член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО при спазване на условията, изброени в член 2, и при условие че планът за преструктуриране, за който е отправено уведомление до Комисията, бъде приложен в пълен обхват.

Член 2

1. Австрия предприема необходимите мерки, които да позволят на Austrian Airlines да намали общия капацитет на предлаганите места на километър (ПМК) с 15 % спрямо нивото от януари 2008 г. преди края на 2010 г. След това ще се ограничи увеличаването на капацитета на Austrian Airlines до средния темп на растеж, отчетен от авиокомпаниите, членуващи в Асоциацията на европейските авиокомпании. Тази горна граница ще остане в сила до края на 2015 г. или до момента, в който Austrian Airlines достигне изравнен EBIT (Break-even), ако това се осъществи преди края на 2015 г.

2. Австрия предприема необходимите мерки, които да позволят на Austrian Airlines да намали своя дял в Schedule Coordination Austria GmbH на 25 % до 30 септември 2009 г. и които да гарантират, че нито Flughafen Wien AG, нито някоя друга заинтересована страна, намираща се под контрола на Austrian Airlines или Flughafen Wien AG, не може да притежава мажоритарен дял в Schedule Coordination Austria след този процес на преструктуриране.

3. Австрия предприема необходимите мерки, за да бъдат изпълнени условията от решението за сливане по дело COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines.

([48]) Вж. бележка под линия 28.

([49]) Вж. съобръжение 15.

4. Австрия преустановява двустранните споразумения за въздухоплавателни услуги, в които липсва клаузата за назначаване на Общността, или ги предоговаря в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 847/2004. Австрия информира Комисията относно мерките, които е предприела за гарантиране на съвместимостта на такива споразумения с общностното законодателство по отношение на признаването на назначаване на Общността.

5. До 31 декември 2009 г. Австрия представя доклад до Комисията за напредъка и управлението на плана за преструктуриране, както и за предприетите мерки, насочени към намаляване на дела на Austrian Airlines в Schedule Coordination Austria GmbH. До 31 април 2010 г. Австрия уведомява за действията, предприети за прилагането на член 2, параграф 4. Австрия предоставя годишни доклади до Комисията относно изпълнението на плана за преструктуриране и за темповете на увеличаване на капацитета всяка година до 2015 г.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Република Австрия.

Съставено в Брюксел на 28 август 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател