IV

(Akty přijaté před 1. prosincem 2009 podle Smlouvy o ES, Smlouvy o EU a Smlouvy o Euratomu)

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 28. srpna 2009

o státní podpoře C 6/09 (ex N 663/08) – Rakousko – Austrian Airlines – plán restrukturalizace

(oznámeno pod číslem K(2009) 6686)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2010/137/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními [1], a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 11. února 2009 oznámila Komise Rakouské republice své rozhodnutí zahájit s ohledem na odkup podílů rakouského státu ve skupině Austrian Airlines řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.

(2) Dne 11. března 2009 předložilo Rakousko Komisi své připomínky k zahájení řízení.

(3) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [2]. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby ve lhůtě jednoho měsíce od zveřejnění podaly své připomínky k dotyčným opatřením.

(4) Komise obdržela připomínky zúčastněných stran. Tyto připomínky předala Rakousku e-mailem ze dne 15. dubna 2009. Rakousku byla poskytnuta možnost vyjádřit se k těmto připomínkám. Připomínky Rakouska obdržela Komise e-mailem ze dne 8. května 2009.

(5) Na žádost Rakouska se ve dnech 7. května 2009 a 18. května 2009 konaly schůzky. V návaznosti na tyto schůzky byly dne 22. května 2009 a 18. června 2009 předány doplňkové informace, které si vyžádala Komise.

2. SKUTKOVÁ PODSTATA

2.1 Souvislosti šetření

(6) Skupina Austrian Airlines (dále jen „Austrian Airlines“) se skládá ze tří podniků: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, síťové letecké společnosti založené v roce 1957, Tiroler Luftfahrt GesmbH (dále jen „Tiroler Luftfahrt“), regionální dceřiné společnosti založené v roce 1978, a Lauda Air Luftfahrt GmbH (dále jen „Lauda Air“), charterové společnosti založené v roce 1979. Skupina Austrian Airlines má své sídlo ve Vídni a provozuje leteckou dopravu s leteckými uzly na mezinárodním letišti ve Vídni a na letišti v Innsbrucku. Skupina Austrian Airlines je členem Star Alliance.

(7) Rakouský stát vlastní prostřednictvím veřejné holdingové společnosti Österreichische Industrieholding AG (dále jen „ÖIAG“) 41,56 % podílů ve skupině Austrian Airlines. Společnost ÖIAG je největším akcionářem.

(8) Vzhledem k problematické – a dále se zhoršující – finanční situaci, v níž se skupina Austrian Airlines nachází již několik let (viz rozhodnutí Komise ze dne 19. ledna 2009 o státní podpoře NN 72/08, Austrian Airlines – podpora na záchranu [3], vydala rakouská spolková vláda dne 12. srpna 2008 pověření k privatizaci, které společnost ÖIAG zmocňuje odprodat všechny její podíly ve skupině Austrian Airlines. Toto pověření bylo dne 29. října 2008 prodlouženo do dne 31. prosince 2008.

[1] Úř. věst. C 57, 11.3.2009, s. 8.
[2] Viz poznámka pod čarou č. 1.
[3] Dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

(9) Společnost ÖIAG zveřejnila dne 13. srpna 2008 v rakouském a mezinárodním tisku ([4]) oznámení, v němž potenciální investory vyzvala k vyjádření zájmu o nabytí podílů společnosti ÖIAG ve skupině Austrian Airlines. Uchazeči mohli zaslat své vyjádření zájmu do dne 24. srpna 2008. Zájem projevilo celkem dvanáct investorů.

(10) Dne 28. srpna 2008 bylo potenciálním investorům sděleno, že návrh na převzetí je nutno předložit do dne 12. září 2008. Návrh měl obsahovat informace o uchazeči, strategickou koncepci týkající se budoucnosti skupiny Austrian Airlines, návrh struktury transakce, informace o plánovaném financování a určité doplňkové informace k obsahu smlouvy (přísliby, záruky). Podány byly pouze tři návrhy na převzetí ([5]).

(11) Dne 16. září 2008 byli tři zbývající uchazeči vyzváni, aby do dne 21. října 2008 předložili konečnou nabídku bez uvedení kupní ceny a do dne 24. října 2008 konečnou nabídku s uvedením kupní ceny.

(12) Dne 21. října 2008 předložila společnost Deutsche Lufthansa AG (dále jen „Lufthansa“) jako jediný uchazeč nabídku, včetně smlouvy a strategické koncepce bez udání ceny, jak bylo požadováno. Dne 24. října 2008 předložila společnost Lufthansa závaznou nabídku s uvedením ceny, kterou byla ochotna zaplatit za podíly společnosti ÖIAG ve skupině Austrian Airlines.

(13) Dne 24. října 2008 předložila nabídku […] (*) rovněž společnost S7. Společnost Air France/KLM nepředložila žádnou nabídku ([6]).

(14) Transakce byla dne 3. prosince 2008 schválena dozorčí radou společnosti Deutsche Lufthansa AG a dne 5. prosince 2008 dozorčí radou společnosti ÖIAG.

(15) Na konci privatizačního procesu předložila proto společnost Lufthansa jako vybraný uchazeč nabídku na odkup podílů společnosti ÖIAG ve skupině Austrian Airlines, která byla přijata dozorčí radou společnosti ÖIAG.

(16) Transakce uzavřená mezi společnostmi ÖIAG a Lufthansa zahrnuje tyto operace:

— Společnost Lufthansa zaplatí společnosti ÖIAG kupní cenu ve výši 366 268,75 EUR.

— Společnost ÖIAG obdrží závazek kupujícího ([7]), z něhož může vzniknout nárok na dodatečnou platbu ve výši až 162 milionů EUR.

— Společnost ÖIAG vyplatí prostřednictvím jednotky pro speciální účel částku ve výši 500 milionů EUR, kterou má společnost Lufthansa použít k navýšení kapitálu skupiny Austrian Airlines.

(17) V oznámení opatření ze dne 21. prosince 2008, jež bylo učiněno z důvodu právní jistoty, zastávala Rakouská republika názor, že prodejní transakce není spojena s poskytnutím státní podpory, jelikož cena zaplacená za skupinu Austrian Airlines odpovídá tržní ceně tohoto podniku.

(18) Cena zaplacená společností Lufthansa za státní podíl ve skupině Austrian Airlines nepředstavuje každopádně státní podporu, jelikož podle každého jiného scénáře by společnosti ÖIAG vznikly vyšší náklady.

(19) Bez ohledu na výše uvedená tvrzení rakouské orgány uvedly, že pokud by Komise nedospěla k závěru, že se u dotyčných opatření nejedná o státní podporu, předloží rovněž plán restrukturalizace skupiny Austrian Airlines, aby byla podpora slučitelná s čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES.

(20) Pokud jde o podporu na záchranu, Rakouská republika oznámila Komisi dne 19. prosince 2008 své rozhodnutí poskytnout skupině Austrian Airlines podporu na záchranu ve formě 100 % záruky, aby podniku umožnila získat dluhové financování ve výši více než 200 milionů EUR. Podpora na záchranu byla schválena dne 19. ledna 2009.

(21) Podle rozhodnutí o podpoře na záchranu bude podpora na záchranu (v podobě státní záruky za dohodu o rámcovém úvěru) ukončena, jakmile Komise dospěje ke konečnému stanovisku (konečnému rozhodnutí) s ohledem na postup prodeje/plán restrukturalizace předložený rakouskými orgány ([8]).

2.2 **Posuzovaná opatření**

(22) V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) byly nadneseny tyto otázky:

— zda dosažená kupní cena za podíl rakouského státu ve skupině Austrian Airlines odpovídá tržní ceně,

([4]) Úřední list *Wiener Zeitung* a *Financial Times* (evropské vydání).
([5]) Od společností Air France/KLM, Deutsche Lufthansa a S7 (ruské letecké společnosti).
(*) Důvěrné údaje.
([6]) Pokud jde o stanovisko Air France/KLM k privatizačnímu procesu, viz oddíl 4.4.
([7]) Tři roky od uzavření, případně nejpozději po předložení finančních výkazů za období končící dnem 31. prosince 2011 obdrží společnost ÖIAG dodatečnou platbu ve výši až 162 milionů EUR. Částka, která má být vyplacena, bude vypočítána podle tohoto vzorce, […].
([8]) Viz rozhodnutí Komise ze dne 19. ledna 2009 o státní podpoře NN 72/08, Rakousko – Austrian Airlines – podpora na záchranu, 71. bod odůvodnění.

— zda společnost ÖIAG přijetím záporné ceny ([9]) jednala jako investor v tržním hospodářství, jelikož každý jiný scénář by vedl k vyšším nákladům, a

— zda v případě existence státní podpory je tato podpora podporou na restrukturalizaci, která je slučitelná se společným trhem.

2.2.1 *Tržní cena za podíly společnosti ÖIAG ve skupině Austrian Airlines*

(23) Komise vyjádřila pochybnosti, zda vzhledem k podmínkám spojeným s prodejem cena uhrazená společností Lufthansa za získané akcie odpovídá tržní ceně. Pověření k privatizaci udělené společnosti ÖIAG předpokládalo toto:

„Společnost ÖIAG je zmocněna k privatizaci Austrian Airlines AG při zachování struktury hlavních rakouských akcionářů s podílem ve výši 25 % a 1 akcie. Cílem je:

1. zachování značky „Austrian“;

2. zachování ústředí s rozhodovací pravomocí v Rakousku;

3. zachování přiměřené sítě tras a přihlédnutí k hospodářství a zaměstnanosti v Rakousku;

4. zachování co nejvyššího počtu jistých pracovních míst ve skupině Austrian Airlines a na vídeňském letišti a

5. zřízení subjektu pro hájení místních rakouských zájmů“.

(24) Cena, která má být zaplacena rakouskému státu, je doplněna závazkem kupujícího, podle nějž rakouský stát obdrží platby z případného zisku. Komise si vyžádala vysvětlení tohoto mechanismu a jeho hodnoty.

(25) Při zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti, zda se prodej skupiny Austrian Airlines uskutečnil za přiměřených podmínek. Komise rovněž uvedla, že nemohla s konečnou platností posoudit, zda byly podmínky spojené s prodejem takové, že ovlivnily uhrazenou cenu.

(26) S ohledem na cenu zaplacenou společností Lufthansa Komise uvedla, že nemohla s konečnou platností zjistit, zda závazek kupujícího týkající se částky ve výši více než 162 milionů EUR mohl rakouský stát přiměřeně odškodnit za nižší cenu za akcii, kterou je ochoten akceptovat při dokončení prodeje, nebo zda stát přijetím ceny za akcii, která je podstatně nižší než cena akcie, jež je uhrazena ostatním akcionářům, neposkytl společnosti Lufthansa, a tím skupině Austrian Airlines, státní podporu.

([9]) Záporné ceny jsou níže uvedeny v závorkách.

(27) Pokud jde o zápornou cenu, kterou má zaplatit společnost Lufthansa, není jasné (jak bylo uvedeno rovněž ve stížnosti společnosti Air France/KLM), zda dostali všichni uchazeči stejnou možnost podat nabídky na stejném základě. Nebylo rovněž zřejmé, zda měli všichni uchazeči dostatek času a informací pro ocenění aktiv, jež byly předmětem prodeje. Komise rovněž podotkla, že se cena, kterou má společnost Lufthansa zaplatit za akcie, jež má získat od státu, liší od ceny zaplacené ostatním akcionářům (je nižší).

2.2.2 *Společnost ÖIAG jednala jako investor v tržním hospodářství, jelikož každý jiný scénář by vedl k vyšším nákladům*

(28) Rakouské orgány uvedly, že pokud by společnost ÖIAG neprodala svůj podíl, musela by řešit jeden ze tří možných scénářů, které by znamenaly vyšší náklady.

— Likvidace skupiny Austrian Airlines: Společnost ÖIAG by v průběhu řízené likvidace skupiny Austrian Airlines uhradila vzniklé náklady (odhadované až na […] EUR).

— Vyhlášení platební neschopnosti skupinou Austrian Airlines: Společnost ÖIAG by skupinu Austrian Airlines nepodpořila, což by mělo za následek její platební neschopnost. Přímé a nepřímé náklady, které by byly vyšší než čisté náklady privatizace, by pak musela uhradit společnost ÖIAG.

— Restrukturalizace skupiny Austrian Airlines při zachování samostatnosti („řešení založené na samostatnosti“): Společnost ÖIAG financuje restrukturalizaci skupiny Austrian Airlines, aby skupina mohla zachovat svou samostatnost („řešení založené na samostatnosti“).

(29) Při zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti, zda byla státem zvolená možnost v souladu s jednáním investora v tržním hospodářství. Komise neměla k dispozici dostatečné informace o nákladech na likvidaci, jež by bylo nutno uhradit v případě zrušení podniku, ani o nákladech a ztrátách, které by společnosti ÖIAG vznikly v případě platební neschopnosti. Komise neměla rovněž dostatečné informace pro posouzení možnosti týkající se zachování samostatnosti.

(30) Komise poukazuje na skutečnost, že obecně neuznává, že akcionář je automaticky povinen uhradit náklady vyplývající z platební neschopnosti nebo likvidace podniku. Úvahy o sociálních a hospodářských důsledcích neposkytnutí podpory skupině Austrian Airlines prostřednictvím společnosti ÖIAG vyplývají (jak se zdá) ze skutečnosti, že společnost ÖIAG je veřejnou holdingovou společností. Komise dále podotkla, že tvrzení rakouských orgánů mimoto vychází ze skutečnosti, že se v případě ceny uhrazené vybraným uchazečem jednalo o nejvyšší možnou cenu.

2.2.3 *Předložený plán restrukturalizace skupiny Austrian Airlines*

(31) Jelikož Komise dospěla k závěru, že nelze vyloučit existenci státní podpory, musela přezkoumat plán restrukturalizace podle platného práva, a to podle pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ([10]) (dále jen „pokyny z roku 2004“) a sdělení Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letecké dopravy ([11]) (dále jen „pokyny pro odvětví letecké dopravy z roku 1994“).

(32) V těchto pokynech jsou uvedeny různé podmínky, za nichž lze udělit podporu na restrukturalizaci. Při zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti, zda jsou splněny podmínky ohledně způsobilosti podniku, obnovení dlouhodobé životaschopnosti, výše podpory, kompenzačních opatření a výše vlastního příspěvku.

3. **PŘIPOMÍNKY RAKOUSKA**

(33) Rakouské orgány zahájily své připomínky podkladovými informacemi o privatizačním procesu a jeho popisem. V souladu s právními předpisy Společenství musí být proces privatizace otevřený a plně zveřejněný a ve všech fázích privatizačního procesu musí být zajištěno rovné zacházení se všemi uchazeči. Proces privatizace se sice uskutečnil v krátké době, přesto měli podle názoru rakouských orgánů všichni uchazeči dostatek času, aby shromáždili potřebné informace, a byli schopni vypracovat na základě těchto informací konečnou nabídku.

3.1 **Podmínky stanovené při privatizaci**

(34) Pokud jde o podmínky stanovené v pověření k privatizaci, rakouské orgány rozlišují mezi „cíli podle nejlepšího vědomí a svědomí“ týkajícími se:

i) zachování sítě tras přiměřené pro Rakousko a

ii) zachování co nejvíce pracovních míst

a „závaznými cíli“ týkajícími se:

iii) zachování značky Austrian;

iv) zachování ústředí s rozhodovací pravomocí v Rakousku;

v) vytvoření subjektu pro hájení místních rakouských zájmů;

vi) zachování struktury hlavních rakouských akcionářů s podílem ve výši 25 % a 1 akcie.

([10]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.
([11]) Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5.

(35) Rakouské orgány dále uvedly, že žádný z uchazečů nikdy nezpochybnil možnost dosažení těchto cílů nebo netvrdil, že tyto cíle představují „podmínky“, které mají vliv na kupní cenu.

(36) V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení Komise v souladu se svou rozhodovací praxí ([12]) uvedla, že s ohledem na cíle týkající se i) „zachování sítě tras přiměřené pro Rakousko“ a iii) „zachování značky Austrian“ lze vyvodit závěr, že tyto podmínky neměly žádný negativní dopad na kupní cenu.

3.1.1 *Zachování co nejvíce pracovních míst*

(37) Rakouské orgány uvedly, že tato podmínka nedává důvod k pochybnostem. Smluvní podklady, které společnost ÖIAG poskytla uchazečům, neobsahovaly žádný závazek v tomto ohledu. Rakouské orgány poukázaly na skutečnost, že podle rozhodovací praxe Komise jsou přípustné nediskriminační podmínky, jejichž prostřednictvím jsou kupující vyzváni k zachování pracovních míst ([13]). Jakýkoli dopad na kupní cenu je vyloučený, jelikož se jedná pouze o nediskriminační, právně nezávaznou doložku o „jednání podle nejlepšího vědomí a svědomí“ ([14]).

3.1.2 *Zachování ústředí s rozhodovací pravomocí v Rakousku*

(38) Cílem uvedeným v pověření k privatizaci je zachování ústředí skupiny Austrian Airlines s rozhodovací pravomocí v Rakousku. Rakouské orgány uvedly, že předpokladem pro zachování provozní licence je, aby se sídlo podniku nacházelo v členském státě, v němž byla provozní licence udělena ([15]). Pokud by bylo ústředí nebo sídlo skupiny Austrian Airlines přemístěno mimo Rakousko, mělo by to za následek ztrátu provozní licence. Podle ustanovení právních předpisů Společenství (nařízení (ES) č. 1008/2008) a rakouských právních předpisů (zákon o letectví) by proto skupina Austrian Airlines nemohla nadále provozovat leteckou dopravu ([16]).

([12]) Rozhodnutí Komise ze dne 17. září 2008 o státních podporách N 321/08, N 322/08 a N 323/08, Řecko – prodej určitých aktiv společností Olympic Airlines/Olympic Airways Services (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku), 59., 184. a 185. bod odůvodnění, a rozhodnutí Komise ze dne 12. listopadu 2008 o státní podpoře N 510/08, Itálie – Alitalia (Úř. věst. C 46, 25.2.2009, s. 6), 29., 123. a 124. bod odůvodnění.
([13]) Rozhodnutí Komise 2000/628/ES o státní podpoře C 28/98, Itálie – Centrale del Latte di Roma (Úř. věst. L 265, 19.10.2000, s. 15), 91. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise 2001/798/ES o státní podpoře C 70/97 (ex C 70/97), Německo – SKET Walzwerktechnik GmbH (Úř. věst. L 301, 17.11.2001, s. 37).
([14]) Rozhodnutí Komise 2008/767/ES ze dne 2. dubna 2008 o státní podpoře C 41/07 (ex NN 49/07),), kterou Rumunsko poskytlo podniku Tractorul (Úř. věst. L 263, 2.10.2008, s. 5), 44. bod odůvodnění.
([15]) Ustanovení čl. 4 písm. a) ve spojení s čl. 3 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění) (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).
([16]) Rozhodnutí Komise ze dne 12. listopadu 2008 o státní podpoře N 510/08, Itálie – Alitalia (Úř. věst. C 46, 25.2.2009, s. 6), 125. bod odůvodnění.

(39) Zachování ústředí s rozhodovací pravomocí v Rakousku je nezbytné rovněž v rámci dvoustranných dohod o letecké dopravě: platnost dohody je spojena s platnou provozní licencí. K zachování obchodní činnosti skupiny Austrian Airlines je proto nezbytné, aby bylo ústředí skupiny Austrian Airlines s rozhodovací pravomocí ponecháno v Rakousku.

(40) Rakouské orgány uvedly, že v případě dřívějšího spojení podniků v odvětví letecké dopravy – SWISS/Sabena a Air France/KLM – byly zvoleny srovnatelné modely k zachování provozní licence. Tento model je v tomto odvětví známou a uznávanou strukturou. Vzhledem k právním rámcovým podmínkám žádný uchazeč o skupinu Austrian Airlines nezpochybnil skutečnost, že ústředí s rozhodovací pravomocí má být zachováno v Rakousku, takže tato skutečnost byla vzata přiměřeně v úvahu v návrzích na převzetí a neměla vliv na kupní cenu.

3.1.3 *Zachování struktury hlavních rakouských akcionářů s podílem ve výši 25 % a 1 akcie*

(41) Rakouské orgány poukázaly na skutečnost, že se tato podmínka zakládá na požadavcích dvoustranných dohod o letecké dopravě podle rakouských právních předpisů.

(42) Zachování povolení k odletu, přistání a schválení trasy podle dvoustranných dohod o letecké dopravě je v mnoha případech spojeno s vykonáváním podstatných vlastnických práv a skutečné kontroly osobami určité státní příslušnosti. V případě leteckých společností zapsaných v Rakousku podstatné vlastnictví znamená, že většinovými vlastníky leteckých společností musí být rakouští státní příslušníci nebo rakouské podniky, aby nadále platily dvoustranné dohody o letecké dopravě. Pokud neexistuje rakouské většinové vlastnictví, může třetí země odejmout povolení k odletu, přistání a schválení trasy.

(43) Podle paragrafu 9 odst. 2 zákona o ÖIAG si musí společnost ÖIAG v rámci správy účastí zachovat vliv, který jí na základě držení účasti na základním kapitálu spojeném s hlasovacími právy ve výši 25 % a 1 akcie nebo na základě práv či smluv s třetími osobami umožní spolurozhodovat o usneseních valné hromady, jež podle zákona o akciových společnostech vyžadují nejméně tříčtvrtinovou většinu.

(44) Na základě pověření k privatizaci měla společnost ÖIAG před výběrem buď snížit svoji účast ve skupině Austrian Airlines na 25 % a 1 akcii, nebo přijmout od uchazečů strukturu transakce, která zaručuje strukturu hlavních rakouských akcionářů s podílem ve výši 25 % a 1 akcie. V souladu s tím byli uchazeči v jednáních, jež byla s nimi vedena, vyzváni, aby navrhli takovéto struktury transakce. Žádný z uchazečů nevznesl zásadní námitky proti takové struktuře.

(45) Převzetí skupiny Austrian Airlines jiným než rakouským subjektem by podle Rakouska vedlo k zrušení určitých dvoustranných smluv, a tudíž k odebrání povolení k odletu a přistání a licencí na trasy skupiny Austrian Airlines, jež jsou stanoveny v těchto dohodách podle mezinárodního práva. Na základě obchodního modelu skupiny Austrian Airlines mají takovéto dvoustranné dohody zásadní hospodářský význam pro přepravní trasy do zemí ve střední a východní Evropě, které nejsou členy Společenství, zemí na Středním východě a ve střední Asii.

(46) Jelikož pověření k privatizaci předpokládalo odprodej celého podílu společnosti ÖIAG, mohla společnost ÖIAG prodat své podíly ve skupině Austrian Airlines a současně zachovat dotyčná cenná přepravní práva pro leteckou společnost a provést úplnou privatizaci pouze na základě struktury transakce navržené všemi uchazeči (soukromá nadace zaregistrovaná v Rakousku). Podle názoru rakouských orgánů byla podmínka týkající se struktury hlavních rakouských akcionářů nezbytná, aby byla zachována podstatná práva, a neměla žádný dopad na docílenou cenu. Řešení přijaté k odstranění tohoto problému je neutrální rovněž z hlediska nákladů.

3.1.4 *Vytvoření subjektu pro hájení místních rakouských zájmů*

(47) Rakouské orgány uvedly, že takovýto subjekt, který se nepodílí na rozhodovacím procesu skupiny Austrian Airlines, je v daném odvětví běžně existujícím subjektem, vůči němuž Komise ve srovnatelných případech nikdy nevznesla námitky ([17]). Dopady na kupní cenu nejsou možné, jelikož dotyčný subjekt je pouze poradní a nemá na podnik žádný právní nebo faktický vliv. Tento subjekt mimoto nemá právo veta nebo spolurozhodovací právo. Požadavek na zřízení takovéhoto subjektu mimoto žádný z uchazečů v privatizačním procesu neoznačil za problematický.

3.2 **Kupní cena odpovídá tržní ceně**

(48) Podle názoru Rakouska je kupní cena výsledkem privatizačního procesu, který se uskutečnil v souladu s požadavky XXIII. zprávy Komise o politice hospodářské soutěže ([18]) a pokyny z roku 1994. Podíly, které společnost ÖIAG držela ve skupině Austrian Airlines, byly na konci konkurenčního nabídkového řízení prodány uchazeči s nejvyšší nabídkou.

(49) Rakouské orgány uvedly, že za současné hospodářské situace bylo možno docílit pouze záporné kupní ceny.

([17]) V rámci nadace založené při spojení podniků Swissair/Sabena (rozhodnutí Komise 95/404/ES) byla zřízena správní rada, jíž byly svěřeny operativní pravomoci.

([18]) Viz *XXIII. zpráva o politice hospodářské soutěže 1993* (ISBN 92-826-8372-9), body 402 a 403.

(50) Kromě akcií získaných od státu chtěla společnost Lufthansa získat rovněž akcie ve vlastnictví drobných akcionářů, aby získala kontrolu nad celým podnikem. Cena podílů ve vlastnictví drobných akcionářů se při takovéto nabídce na převzetí z právního hlediska stanoví podle rakouského zákona o převzetí.

(51) Podle názoru rakouských orgánů je nutno ocenění podílů státu posoudit na základě celkové kupní ceny transakce, která vyplývá z kupní ceny docílené společností ÖIAG v nabídkovém řízení a nákladů na převzetí podílů ve vlastnictví drobných akcionářů v souladu s právními předpisy. Podle rakouského zákona o převzetí musí převodní cena odpovídat nejméně průměrnému kurzu dotyčných akcií, váženému podle příslušných objemů obchodu, za posledních šest měsíců přede dnem, k němuž byl oznámen záměr předložit nabídku ([19]). Převodní cena, kterou společnost Lufthansa nabídla drobným akcionářům, činí 4,49 EUR, a odpovídá proto požadavkům rakouského zákona o převzetí.

(52) Podle názoru rakouských orgánů je převodní cena v nabídce na převzetí zkreslená a neodráží skutečnou ekonomickou hodnotu skupiny Austrian Airlines, nýbrž vyplývá z ustanovení zákona o převzetí ([20]). To prokazuje vývoj kurzu akcií skupiny Austrian Airlines od počátku roku 2008. Před udělením pověření k privatizaci dne 12. srpna 2008 klesl kurz akcií pod 3,00 EUR a teprve počátkem září vzrostl na více než 7,00 EUR. Následně kurz akcií skupiny Austrian Airlines opět silně klesl a nyní je již řadu týdnů pod převodní cenou nabídnutou společností Lufthansa ve výši 4,49 EUR za akcii. Tyto silné výkyvy kurzu akcií skupiny Austrian Airlines jsou výsledkem spekulací a nijak nesouvisí se skutečnou hodnotou podniku.

(53) Dalším důvodem, proč musela společnost Lufthansa učinit nezávislým akcionářům atraktivní nabídku, je skutečnost, že společnost Lufthansa hodlá dosáhnout úplné kontroly nad skupinou Austrian Airlines. Společnost Lufthansa má v úmyslu získat 90 % podílů ve skupině Austrian Airlines, jelikož dosažení této prahové hodnoty umožňuje „vytlačení“, a tudíž převzetí veškerých obchodních podílů. Jako jediný akcionář by společnost Lufthansa mohla snáze provést své plány, jelikož by bylo snazší dospět k rozhodnutí. Mimoto by společnosti Lufthansa připadly veškeré výhody plánovaných investic.

([19]) Ustanovení paragrafu 26 odst. 1 rakouského zákona o převzetí.

([20]) Výjimka ze zákonem stanovené nabídky na převzetí by nebyla přijatelná, jelikož to by pouze znamenalo, že v současnosti není nutné předložit zákonem stanovenou nabídku, nýbrž že takováto nabídka na převzetí nejméně 90 % podílů ve skupině Austrian Airlines musí být předložena později. Snížení převodní ceny by ztížilo převzetí skupiny Austrian Airlines společností Lufthansa, jelikož snížená převodní cena by byla podstatně nižší než cena na burze a akcionáři by nabídku na převzetí přijali pouze v menším rozsahu.

(54) Rakouské orgány poukázaly na skutečnost, že tento prodej za zápornou kupní cenu je podle právních předpisů Společenství přípustný. Komise ve více rozhodnutích ([21]) potvrdila, že „symbolickou“ nebo „zápornou“ kupní cenu, která je výsledkem privatizačního procesu, odpovídá požadavkům XXIII. zprávy o politice hospodářské soutěže nebo vychází z ocenění, nelze považovat za státní podporu.

(55) Podle názoru rakouských orgánů je cena nabídnutá společností Lufthansa nejvyšší tržní cenou, které lze dosáhnout. Je nutno vzít v úvahu rovněž skutečnost, že jak společnost Lufthansa, tak i skupina Austrian Airlines jsou členy Star Alliance. Uchazeči, kteří nejsou členy Star Alliance (Air France/KLM a S7), by proto museli do své nabídky započítat dodatečné náklady na změnu aliance. Rakouské orgány uvedly, že by tyto náklady mohly činit […] EUR.

(56) Rakouské orgány dále uvedly, že nabídka předložená společností S7 (ačkoli byla nezávazná) předpokládala cenu ve výši […], a zdůraznily, že podle rozhodovací praxe Komise ([22]) je nabídka uchazeče náležitým ukazatelem pro výpočet tržní hodnoty podniku.

(57) Ohledně závazku kupujícího rakouské orgány objasnily, že maximální platba vyplývající ze závazku činí 164,1 milionu EUR a […] ([23]).

3.3 **Jednání společnosti ÖIAG jako investora v tržním hospodářství**

(58) Podle názoru rakouských orgánů by rozhodnutí společnosti ÖIAG o prodeji skupiny Austrian Airlines za zápornou kupní cenu přijal rovněž soukromý investor ([24]), který se řídí hledisky dlouhodobější životaschopnosti, jelikož záporná kupní cena vede k podstatně nižším nákladům než alternativní scénáře. Platební neschopnost skupiny Austrian Airlines by měla

([21]) Rozhodnutí Komise 2002/631/ESUO, Německo – Saarbergwerke AG (Úř. věst. L 203, 1.8.2002, s. 52), 60. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise 2002/200/ES, Španělsko – Babcock Wilcox (Úř. věst. L 67, 9.3.2002, s. 50), 61. bod odůvodnění.

([22]) Rozhodnutí Komise 2008/366/ES ze dne 30. ledna 2008 o státní podpoře C 35/06 (ex NN 37/06), kterou Švédsko poskytlo ve prospěch družstva Konsum Jämtland Ekonomisk Förening (Úř. věst. L 126, 14.5.2008, s. 3), 50. a 58. bod odůvodnění.

([23]) […]

([24]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci C-305/89, *Itálie* v. *Komise* („ALFA Romeo“), Sb. rozh. 1991, s. I-1603; rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994 ve spojených věcech C-278/92, C-279/92 a C-280/92, *Španělsko* v. *Komise* („Hytasa“), Sb. rozh. 1994, s. I-4103.

za následek značné ztráty hodnoty ostatních účastí Rakouské republiky. Mimoto by společnost ÖIAG musela uhradit náklady sociálního plánu. Ostatní zvažovatelné alternativní scénáře, kontrolovaná likvidace skupiny Austrian Airlines nebo další činnost při zachování její samostatnosti, by vedly rovněž k nákladům, jež by byly vyšší než záporná kupní cena.

3.3.1 *Náklady spojené s platební neschopností skupiny Austrian Airlines*

(59) Podle názoru rakouských orgánů by byly náklady pro společnost ÖIAG vyplývající z platební neschopnosti skupiny Austrian Airlines podstatně vyšší než záporná kupní cena: platební neschopnost by mohla vést k ohromné ztrátě hodnoty ostatních státních účastí. Rakouské orgány předložily analýzu, kterou provedla společnost Merrill Lynch, podle níž by mohla platební neschopnost skupiny Austrian Airlines vést ke zhoršení bonity jiných „sesterských podniků" ve vlastnictví státu, což by mělo za následek vyšší náklady na refinancování a ztráty plynoucí z kurzu akcií. Snížení bonity, jež by se dalo očekávat, by poškodilo „sesterské podniky" nezávisle na skutečnosti, že společnost ÖIAG má ve skupině Austrian Airlines pouze menšinový podíl ([25]).

(60) Tyto ztráty z kurzu akcií by vyplývaly nejen z právních či dobrovolně přijatých závazků, nýbrž by byly bezprostředním dopadem platební neschopnosti skupiny Austrian Airlines. Rakouské orgány proto zastávají názor, že by rovněž soukromý investor poskytl dceřiné společnosti kapitál, pokud rozsah očekávaných kurzových ztrát převýší náklady, jež by vznikly zamezením platební neschopnosti dceřiné společnosti.

(61) Podle analýzy provedené společností Merrill Lynch by mohly ztráty hodnoty účastí společnosti ÖIAG (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) činit až […] EUR. […] Vzhledem k této skutečnosti je pravděpodobné, že by celkové ztráty plynoucí z kurzu akcií u vlastníka, Rakouské republiky, (ve výši […] EUR) zdaleka převýšily zápornou kupní cenu.

(62) Podle rakouských orgánů zdůraznily ratingové agentury skutečnost, že bonitě dceřiných společností prospívá podpora ze strany jejich soukromé mateřské společnosti. Jimi uváděným příkladem je zvýšení bonity Hypovereinsbank o tři stupně, což je odrazem 100 % vlastnictví společnosti UniCredit. Kromě toho uvádějí další příklady, u nichž snížení bonity mateřské společnosti vedlo k odpovídajícímu snížení bonity dceřiných společností (viz níže uvedená tabulka).

Tabulka č. 1

Příklady snížení bonity dceřiné společnosti po snížení bonity mateřského podniku

Mateřská společnost	Dceřiná společnost	Datum	Snížení bonity (Standard & Poor's)	
			Mateřská společnost	Dceřiná společnost
Postbank	BHW Bausparkasse	ze dne 22. června 2007	Z A na A–	Z A– na BBB+
Post	Postbank	ze dne 22. června 2007	Z A na A–	Z A na A–
UniCredit	Bank Austria	ze dne 18. března 2009	Z A+ na A	Z A+ na A
UniCredit	Hypovereinsbank	ze dne 18. března 2009	Z A+ na A	Z A+ na A

(63) […]

(64) Jelikož společnost ÖIAG a podniky, v nichž má podíly, tj. Telekom Austria AG, Österreichische Post AG a OMV AG, jsou v Rakousku velmi známé, měly by případné nepokoje v těchto podnicích a poškození dobrého jména značky velký dosah. Soukromý investor v situaci společnosti ÖIAG by proto v případě platební neschopnosti skupiny Austrian Airlines převzal náklady na sociální plán, ačkoliv by k tomu nebyl z právního hlediska zavázán.

(65) Podle názoru rakouských orgánů odpovídají náklady hypotetického sociálního plánu částce, která by vznikla v případě likvidace. Pracovníci by proto neměli celkově horší postavení jako v případě nařízené likvidace se sociálním plánem.

(66) Rakouské orgány odhadují tyto dobrovolné sociální náklady pro skupinu Austrian Airlines na […] EUR (Austrian Airlines […] EUR a Tyrolean […] EUR) po odečtení plateb z rakouského fondu pro vyplácení náhrad v případě platební neschopnosti (viz níže uvedená tabulka).

([25]) V analýze provedené společností Merrill Lynch byly společnosti ÖIAG případně Rakouské republice přiděleny ztráty hodnoty pouze v rozsahu jejich podílů.

Tabulka č. 2

Závazky převzaté společností ÖIAG ve vztahu k pracovníkům v případě platební neschopnosti skupiny Austrian Airlines

(v mil. EUR)

Závazky ve vztahu k pracovníkům v případě platební neschopnosti skupiny Austrian Airlines	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Skupina Austrian Airlines
Odstupné podle právních předpisů a kolektivních smluv	(…)	(…)	(…)
Důchody	(…)	(…)	(…)
Náhrada za dovolenou za kalendářní rok	(…)	(…)	(…)
Ostatní náklady ve vztahu k pracovníkům	(…)	(…)	(…)
Sociální plán	(…)	(…)	(…)
Nároky na důchod	(…)	(…)	(…)
Celkové závazky ve vztahu k pracovníkům	(…)	(…)	(…)
Platby z rakouského fondu pro vyplácení náhrad v případě platební neschopnosti	(…)	(…)	(…)
Celkové závazky, které by musela převzít společnost ÖIAG	(…)	(…)	(…)

3.3.2 *Náklady nařízené likvidace skupiny Austrian Airlines*

(67) Rakouské orgány odhadují celkové náklady likvidace řádově na […] EUR, přičemž částka ve výši přibližně […] EUR (odhad na základě průměrných závazků ve vztahu k pracovníkům) se vztahuje na sociální plán pro bývalé pracovníky. Ostatní náklady vyplývají ze zrušení dohod, z čehož se týká […]. Rovněž dohody týkající se […] by musely být zrušeny předčasně.

3.3.3 *Náklady, jež by musela uhradit společnost ÖIAG v případě restrukturalizace při zachování samostatnosti*

(68) Pokud by skupina Austrian Airlines musela být nadále provozována samostatně, musel by podnik podle odhadů rakouské vlády v roce 2009 očekávat provozní výsledek […], zejména kvůli silnému poklesu poptávky v důsledku hospodářské krize.

(69) Bezprostředním problémem podniku by byla nedostatečná hotovost; kromě minimálních hotovostních rezerv ve výši […] EUR k zvládnutí […] potřebuje skupina Austrian Airlines další hotovost na restrukturalizační opatření a rovněž na […]. K tomu je nutno poznamenat, že se hotovost podniku Austrian Airlines koncem roku 2008 pohybovala pouze […].

(70) Koncepce založená na samostatnosti vycházela z […], přičemž by byla zachována dvě nebo tři místa určení. Na tomto základě by […]. To by vedlo k jednorázovým odpisům ve výši […] EUR. Mimoto by se stav zaměstnanců snížil o […] míst na plný pracovní úvazek. Jednorázové náklady sociálního plánu se odhadují na […] EUR.

(71) Výsledkem by byla ztráta obratu v roce 2009 ve výši přibližně […] EUR, jež by měla nepříznivý dopad na peněžní tok. Podle odhadu rakouských orgánů by koncepce založená na samostatnosti v období 2009–2011 vedla k chybějící hotovosti ve výši […] EUR ([26]).

3.3.4 *Závěr*

(72) Pro rakouské orgány byl prodej účasti ve skupině Austrian Airlines za zápornou kupní cenu nákladově nejvýhodnější alternativou. Jelikož Rakousko zvolilo nákladově nejvýhodnější alternativu, jednalo stejně jako soukromý investor v tržním hospodářství.

3.4 **Plán restrukturalizace skupiny Austrian Airlines**

3.4.1 *Skupina Austrian Airlines je podnikem v obtížích*

(73) Podle názoru rakouských orgánů je skupina Austrian Airlines podnikem v obtížích ve smyslu pokynů z roku 2004, jelikož bez poskytnutí podpory na záchranu koncem prosince 2008 by se dostala do platební neschopnosti. Podpora na záchranu zajistila životaschopnost skupiny Austrian Airlines po dobu dalších šesti měsíců. V zájmu zajištění dlouhodobé životaschopnosti a trvalého nového uspořádání podniku je však nezbytná jeho restrukturalizace. Pokud by plán restrukturalizace nebyl schválen, byla by skupina Austrian Airlines bezprostředně ohrožena platební neschopností.

([26]) Skládala by se z […].

(74) Rakouské orgány uvedly, že skupina Austrian Airlines je nezávislým podnikem, jehož potíže vyplývají ze samotného podniku a ze zvláštní situace odvětví letecké dopravy. Rozhodnutí vlády o příspěvku a dohody uzavřené mezi společnostmi ÖIAG a Lufthansa stanoví, že příspěvek připadne skupině Austrian Airlines, a nikoli společnosti Lufthansa. Příspěvek bude proto vyplacen skupině Austrian Airlines. Společnost Lufthansa nebude v případě převzetí skupiny Austrian Airlines příjemcem státní podpory.

(75) Rakouské orgány dále uvedly, že skupina Austrian Airlines nebude až do dokončení prodeje součástí koncernu Lufthansa, takže se nepoužije bod 13 pokynů z roku 2004. Nevyvstává proto otázka, zda mohla společnost Lufthansa zlepšit finanční situaci skupiny Austrian Airlines z vlastních prostředků. Mezi společností Lufthansa a skupinou Austrian Airlines rovněž nelze předpokládat koncernový vztah, který by byl založen na existující spolupráci v rámci Star Alliance. V rámci Star Alliance spolupracuje 24 leteckých společností a aliance nepředstavuje žádný koncernový vztah.

(76) Podle odhadu rakouských orgánů by transakce nevedla ke značnému narušení hospodářské soutěže. To vyplývá především ze skutečnosti, že společnosti Lufthansa a Austrian Airlines již ve značném rozsahu spolupracují. Kromě spolupráce v rámci Star Alliance je provoz mezi Německem a Rakouskem provozován jako společný podnik, přičemž se usiluje o optimalizaci těchto tras a rovněž jsou sdíleny náklady a výnosy.

3.4.2 *Úspora nákladů a synergie na základě plánu restrukturalizace*

(77) Ačkoli společnosti Lufthansa a Austrian Airlines již spolupracují v rámci Star Alliance a provozují společný podnik, bylo by podle názoru rakouských orgánů možno dosáhnout dalšího snížení nákladů a růstu obratu. To se zakládá na skutečnosti, že v případě kapitálové účasti bude integrace podniků v odvětví letecké dopravy podstatně silnější jak z hospodářského hlediska, tak i z hlediska práva společností, což povede k podstatně vyšším úsporám nákladů, než by tomu bylo v případě partnerství bez kapitálové účasti, které se omezuje na koordinaci určitých obchodních aspektů nebo na činnosti společného podniku. Rakouské orgány poukazují na odborné studie, podle nichž by u čistě koordinujícího partnerství bylo možno dosáhnout úspor nákladů ve výši přibližně 1,9 %, zatímco společné provozní činnosti by vedly k úsporám ve výši přibližně 5,6 % celkových nákladů. Spolupráce, která by byla podpořena kapitálovou účastí, by naproti tomu vedla k úsporám nákladů ve výši přibližně 11,4 % ([27]).

(78) Převzetí skupiny Austrian Airlines společností Lufthansa by umožnilo úsporu nákladů rovněž prostřednictvím […]. Další podstatné úspory nákladů vyplývají z možnosti úspor […].

(79) Nákladové synergie, jichž by bylo možno docílit nad rámec stávající spolupráce, odhadla společnost Lufthansa na přibližně […] EUR ročně. Kromě toho by došlo k výnosovým synergiím ve výši přibližně […] EUR ročně, jež by vyplývaly zejména z […]. Dodatečné synergie činí celkem přibližně […] EUR ročně.

3.4.3 *Přiměřenost státní podpory*

(80) Podle rakouských orgánů představuje částka ve výši 500 milionů EUR minimální nezbytnou částku, která je zapotřebí k obnovení dlouhodobé životaschopnosti skupiny Austrian Airlines. Bez příspěvku, který se použije ke snížení závazků skupiny Austrian AIrlines, by […].

3.4.4 *Kompenzační opatření*

(81) Podle názoru rakouských orgánů nejsou nutná kompenzační opatření ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V tomto ohledu odkazují rakouské orgány na bod 38 odst. 3 pokynů z roku 1994, podle něhož program restrukturalizace musí zahrnovat snížení kapacity, pokud to vyžaduje obnovení finanční životaschopnosti a/nebo situace na trhu. Jelikož pokyny z roku 1994 pro odvětví letecké dopravy představují *lex specialis*, měly by mít přednost před požadavky pokynů z roku 2004. V daném případě rakouské orgány uvádějí, že obnovení finanční životaschopnosti ani situace na trhu nevyžadují přijetí kompenzačních opatření, která by přesahovala opatření naplánovaná v rámci restrukturalizace.

(82) Významné kompenzační opatření každopádně představuje snížení kapacity, jež bylo zavedeno v rámci programu „Go4Profit“ zahájeného v roce 2006. Plán restrukturalizace mimoto předpokládá další opatření, která představují značná kompenzační opatření, jak bylo uvedeno při zahájení řízení. Rakouské orgány zastávají názor, že kompenzační opatření, která již byla provedena skupinou Austrian Airlines, jakož i opatření naplánovaná v budoucnu, představují balíček kompenzačních opatření, jenž se nachází v horní části spektra požadavků Komise v jiných případech restrukturalizace v minulosti. To platí zejména s ohledem na skutečnost, že skupina Austrian Airlines je středně velkou leteckou společností a podle bodu 40 pokynů z roku 2004 musí být kompenzační opatření úměrná velikosti daného podniku.

3.4.5 *Vlastní příspěvek*

(83) V této souvislosti poukazují rakouské orgány na skutečnost, že náklady na restrukturalizaci skupiny Austrian Airlines (bez podpory na záchranu ve výši 200 milionů EUR, která má být po dokončení převzetí vrácena) činí přibližně […] EUR; tyto náklady jsou shrnuty v níže uvedené tabulce.

([27]) *Zdroj: Airlines Business* 11/1999, s. 83.

Tabulka č. 3

Náklady na restrukturalizaci skupiny Austrian Airlines podle rakouských orgánů

Opatření	Náklady restrukturalizace (v mil. EUR)	Vlastní příspěvek (v mil. EUR)	Příspěvek Rakouské republiky
a) Finanční restrukturalizace	(…)	(…)	(…)
b) Program „Go4Profit“ skupiny Austrian Airlines	(…)	(…)	(…)
c) Náklady na dosažení synergií	(…)	(…)	(…)
d) Náklady na poradenství a transakci	(…)	(…)	(…)
e) Vyšší náklady refinancování v důsledku finanční krize	(…)	(…)	(…)
Celková částka	(…)	[…] (výše vlastního příspěvku: 55,5 %)	(…)

(84) Zadlužení skupiny Austrian Airlines ([…] EUR v roce 2008) bylo podstatně vyšší než zadlužení společnosti Lufthansa […]. Související náklady jsou odhadovány na […] EUR.

(85) Dodatečné náklady na restrukturalizační opatření činí […] EUR, aby bylo dosaženo ročních synergických účinků, jež se předpokládají v plánu restrukturalizace. Bylo uvedeno, že k restrukturalizačním opatřením, která již dříve provedla skupina Austrian Airlines, je nutno započítat rovněž náklady programu „Go4Profit“ ve výši […] EUR, jelikož tento proces nebyl dosud ukončen.

(86) K tomu je nutno připočítat transakční náklady ve výši […] EUR a vyšší náklady refinancování v důsledku finanční krize ve výši […] EUR.

4. **PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN**

4.1 **Austrian Airlines**

(87) Připomínky skupiny Austrian Airlines byly podány dopisem ze dne 13. dubna 2009 a jsou zcela v souladu se stanoviskem rakouských orgánů.

(88) S ohledem na dobrovolné uhrazení sociálních nákladů v případě platební neschopnosti skupina Austrian Airlines zdůraznila, že takovéto platby většinového akcionáře mohou být nevyhnutelné z důvodu zachování dobrého jména a v zájmu zabránění sociálním a provozním nepokojům v „sesterských podnicích“. Skupina Austrian Airlines rovněž objasnila, že pro Rakousko je typická zvláštní forma sociálního partnerství mezi zaměstnavateli a zástupci zaměstnanců. Sociální partnerství zavazuje zaměstnavatele financovat sociální plány a dobrovolně uhradit další sociální náklady, a to i v případě, kdy zaměstnavatel nemá právní povinnost tak učinit. Skupina Austrian Airlines mimoto uvedla, že odhadované náklady sociálního plánu ve výši […] EUR pro 7 914 zaměstnanců jsou nižší než srovnatelné náklady: v případě společnosti Austria Tabak činily náklady v roce 2005 […] EUR na zaměstnance a v roce 2009 dokonce […] EUR na zaměstnance. Skupina Austrian Airlines uvádí mimoto příklady dobrovolně uhrazených nákladů sociálních plánů v případě uzavření/likvidace dceřiných společností a/nebo výrobních závodů v Rakousku.

Tabulka č. 4

Příklady dobrovolně uhrazených nákladů sociálního plánu v případě uzavření/likvidace dceřiných společností a/nebo výrobních závodů v Rakousku

Podnik	Rok	Počet zaměstnanců	Uhrazené sociální náklady	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	od roku 1995	150	Sociální plán	(…)
Semperit Reifen GmbH	1997–2002	1 000	Nadace pro zaměstnávání a sociální plán	(…)
Philips, uzavření závodu Lebring	1999–2000	200–300	Sociální plán	(…)
Elektra Bregenz	2003	234	Odstupné a sociální plán	(…)
Legrand Austria	2003–2004	150	Sociální plán	(…)
Sdružení, uzavření elektrárny Voitsberg IV	2004	220	Nadace pro zaměstnávání a dodatečné odstupné	(…)
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–2005	55	Sociální plán	(…)
Austria Tabak	2005	220	Odstupné a nadace pro zaměstnávání	(…)
Austria Tabak	2009	269	Odstupné a nadace pro zaměstnávání	(…)
Thonet-Wien, uzavření závodu Friedberg	2006	25	Dodatečné odstupné	(…)
AT & S	2007	35	Sociální plán	(…)

(89) Jelikož soukromé holdingové společnosti dobrovolně přebírají sociální náklady na určité úrovni, když zavírají obchodní odvětví nebo závody, zastává skupina Austrian Airlines názor, že by společnost ÖIAG v případě platební neschopnosti dobrovolně převzala sociální náklady na úrovni, která by odpovídala sociálním nákladům v případě strukturované likvidace.

Tabulka č. 5

Odhadované průměrné sociální náklady skupiny Austrian Airlines AG (bez společnosti Tyrolean)

(v mil. EUR)

	Sociální náklady	
	Minimální částka	Maximální částka
Odstupné	(…)	(…)
Náhrada za dovolenou za kalendářní rok	(…)	(…)
Penzijní systém	(…)	(…)
Sociální plán	(…)	(…)
Celkem	(…)	(…)

(90) Skupina Austrian Airlines objasnila, že vyplacení odstupného ([…] EUR) vychází z právních závazků a závazků podle kolektivní smlouvy ke dni 30. června 2009, včetně odhadované částky ve výši přibližně […] EUR na zaměstnance mimo Rakousko. Velký rozdíl mezi minimální částkou ([…] EUR) a maximální částkou ([…] EUR) uhrazených sociálních nákladů v rámci penzijního systému vyplývá z […]. Dolní odhad ve výši […] EUR pro důchodové náklady vychází z předpokladu, že by bylo nutno financovat […]. Horní odhad ve výši […] EUR se týká (nepravděpodobného) případu, že by zaměstnanci uplatnili […].

(91) Ačkoliv skupina Austrian Airlines připouští, že odhadované sociální náklady v rozmezí […] převyšují obvyklou náhradu v rámci sociálního plánu v Rakousku, uvádí, že existují činitele, které odůvodňují tuto částku. Za prvé je doba trvání pracovního poměru zaměstnanců skupiny Austrian Airlines dlouhá, v průměru […] let u pilotů a […] let u obchodního a technického personálu a palubních průvodčích. Za druhé je výše veškerého odstupného v rámci sociálního plánu tohoto podniku ovlivněna […] průměrnými platy pilotů a ostatních zaměstnanců ve srovnání s pracovníky v jiných odvětvích. Průměrný měsíční plat pilotů skupiny Austrian Airlines činí […] EUR (stav v roce 2009), zatímco plat obchodního a technického personálu a palubních průvodčích je měsíčně v rozmezí od […] do […] EUR. Skupina Austrian Airlines se mimoto považuje za jeden z klíčových podniků v Rakousku, jehož platební neschopnosti by byla věnována velká pozornost ve sdělovacích prostředcích.

(92) V případě likvidace by skupina Austrian Airlines očekávala náklady likvidace v rozmezí od […] EUR do […] EUR.

Tabulka č. 6

Scénář při likvidaci skupiny Austrian Airlines

(v mil. EUR)

	Náklady	
	Dolní hodnota	Horní hodnota
Prodej letadel	(…)	(…)
Splacení financování letadel	(…)	(…)
Sociální náklady	(…)	(…)
Vypovězení dlouhodobých smluv	(…)	(…)
Ostatní náklady a výnosy (zůstatek)	(…)	(…)
Náklady celkem	(…)	(…)

4.2 **Lufthansa**

(93) Společnost Lufthansa v úvodu svých připomínek ze dne 9. dubna 2009 uvedla, že se ekonomické parametry transakce od října 2008, kdy předložila nabídku na získání skupiny Austrian Airlines, značně změnily. Tyto změny odrážejí strukturální problémy skupiny Austrian Airlines, jakož i změny hospodářského prostředí, jež se mezitím výrazně zhoršilo. Krize na trhu s rizikovými hypotékami se rozvinula do nejhorší finanční krize za několik desetiletí a vedla k silné recesi v reálné ekonomice.

(94) Společnost Lufthansa očekávala recesi na evropských trzích v roce 2009, možná v roce 2010 a případně i v dalším období, což bude mít odpovídající dopad na činnost a plánovanou restrukturalizaci skupiny Austrian Airlines. Společnost Lufthansa však zastává názor, že pomocí plánované restrukturalizace lze obnovit dlouhodobou životaschopnost skupiny Austrian Airlines, přičemž dosažení bodu finanční rovnováhy bude záviset na době a intenzitě recese. Při současném stavu věcí je zřejmé, že skupina Austrian Airlines utrpí v příštích […].

(95) S ohledem na cenu, která má být uhrazena, společnost Lufthansa uvedla, že podmínky stanovené v pověření k privatizaci neměly žádný dopad na cenu, kterou je společnost Lufthansa ochotna zaplatit za skupinu Austrian Airlines. Mimoto tyto podmínky neodradily žádného uchazeče od účasti v nabídkovém řízení ve srovnání se soukromou dražbou.

(96) Společnost Lufthansa dále tvrdí, že rozdíl mezi cenou, která byla nabídnuta nezávislým akcionářům, a cenou, kterou má zaplatit společnosti ÖIAG, nezahrnuje státní podporu. Cena, jež má být zaplacena společnosti ÖIAG, se skládá z pevné ceny ve výši 366 268,75 EUR a závazku kupujícího, jehož hodnota závisí na provozním výsledku skupiny Austrian Airlines a vývoji kurzu akcií společnosti Lufthansa. Nejvyšší platba vyplývající ze závazku kupujícího činí 4,48 EUR za akcii. Cena, která má být zaplacena nezávislým akcionářům, je stanovena podle § 26 rakouského zákona o převzetí. Tato cena činí 4,49 EUR za nesplacenou akcii.

(97) Společnost Lufthansa uvedla, že z hospodářského hlediska nemá smysl uložit uchazeči s nejvyšší nabídkou povinnost nabídnout cenu, která odpovídá kurzu akcií. Pokud by stát rozhodl, že všechny své podíly nabídne na burze, kurz akcií by výrazně klesl. Minimální cena nabídky na převzetí je založena na průměrném kurzu akcie v minulosti (viz výše). Neodráží proto nutně skutečnou hodnotu podílů, a to k okamžiku podání nabídky na převzetí, ani k okamžiku privatizace.

(98) V souladu s tím odpovídá nejvyšší cena za akcii, která je zaplacena společnosti ÖIAG (pevná cena plus minimální částka vyplývající ze závazku kupujícího), ceně za akcii vyplacené ostatním akcionářům v rámci nabídky na převzetí. Ačkoliv společnost ÖIAG mohla obdržet za svůj podíl ve skupině Austrian Airlines nižší cenu za akcii než ostatní akcionáři, nepředstavuje to státní podporu, jelikož cena zaplacená společnosti ÖIAG odpovídá tržní hodnotě. Společnost Lufthansa poukazuje na skutečnost, že byla jediným podnikem, který v nabídkovém řízení předložil platnou konečnou nabídku. Společnost Lufthansa je proto podle definice uchazečem s nejvyšší nabídkou. Výsledek otevřeného konkurenčního nabídkového řízení je nutno považovat za tržní cenu.

(99) Co se týká plánu restrukturalizace, společnost Lufthansa uvedla, že je nutno použít současně pokyny pro odvětví letecké dopravy z roku 1994 i pokyny z roku 2004. Při výpočtu obchodního plánu bylo zohledněno zhoršení hospodářské situace a stav na trzích letecké dopravy, pokud je bylo možno předvídat. […] Dlouhodobá životaschopnost skupiny Austrian Airlines však může být obnovena pouze tehdy, bude-li možné realizovat podle předpokladů pozměněný plán restrukturalizace a rovněž další opatření ke snížení nákladů, jež je nutno ještě sjednat, a tím bude možno dosáhnout potřebných úspor nákladů.

(100) Společnost Lufthansa uvedla, že částka podpory na restrukturalizaci (500 milionů EUR) představuje naprosté minimum, které je nezbytné k obnovení dlouhodobé životaschopnosti skupiny Austrian Airlines. Další zhoršení na rakouském a světovém trhu letecké dopravy […].

(101) S ohledem na kompenzační opatření společnost Lufthansa zdůraznila, že skupina Austrian Airlines v posledních letech značně snížila svou kapacitu. […].

(102) Co se týká požadavku na významný vlastní příspěvek podle bodu 43 a následujících bodů pokynů z roku 2004, společnost Lufthansa uvedla, že není obsažen v pokynech pro odvětví letecké dopravy z roku 1994. Společnost Lufthansa proto pochybuje, že toto kritérium je právním požadavkem v případě restrukturalizace v odvětví letecké dopravy. Společnost Lufthansa tvrdila, že společnosti Austrian Airlines a Lufthansa v každém případě uhradí značnou část celkových restrukturalizačních nákladů, která zahrnuje […] EUR z celkové částky restrukturalizačních nákladů ve výši […] EUR, tj. přibližně 68 % těchto nákladů.

4.3 **Ryanair**

(103) Společnost Ryanair provozuje 11 tras mezi čtyřmi rakouskými letišti (Salcburk, Linec, Štýrský Hradec a Klagenfurt) a místy určení v jiných členských státech EU, mimo jiné v Německu. Společnost Ryanair uvedla, že proto soutěží se společnostmi Austrian Airlines i Lufthansa.

(104) Společnost Ryanair zahájila své připomínky ze dne 9. dubna 2009 tím, že podle jejího názoru bylo zahájení formálního vyšetřovacího řízení odůvodněné, ve výzvě Komise k podání připomínek však nebyl poskytnut dostatek údajů. Nezveřejnění informací, jež byly podle rakouských orgánů důvěrné, představuje vadu řízení.

(105) Společnost Ryanair zastávala názor, že rakouské orgány nedoložily, že z hlediska investora v tržním hospodářství je nutno upřednostnit prodej skupiny Austrian Airlines ve spojení s příspěvkem ve výši 500 milionů EUR před likvidací podniku. Podle názoru společnosti Ryanair by investor v tržním hospodářství s ohledem na poskytnutí značné částky v hotovosti před řešením zvoleným rakouskou vládou upřednostnil dobrovolné zrušení nebo soudem nařízenou likvidaci skupiny Austrian Airlines či obchod s akciemi bez výhrad. To dokládá skutečnost, že se soukromí akcionáři skupiny Austrian Airlines nebyli ochotni podílet (úměrně svým podílům) na navýšení kapitálu.

(106) Pokud jde o důvody, které rakouské orgány uvedly pro to, proč nezvolily likvidaci, pokud se tyto důvody týkají obav ohledně pověsti a dobrého jména společnosti ÖIAG ve vlastnictví státu, společnost Ryanair pochybuje, že by takovéto důvody mohly být hlavní či dokonce jedinou motivací pro důležité obchodní rozhodnutí takovéhoto investora.

(107) Společnost Ryanair rovněž vyjadřuje pochybnost o tom, že cena nabídnutá společností Lufthansa odpovídá tržní ceně. Podle názoru společnosti Ryanair nebylo řízení, které vedlo k výběru společnosti Lufthansa jako kupujícího, konkurenčním řízením, lhůta pro podání nabídek byla velmi krátká (od 13. do 24. srpna 2008) a společnost Lufthansa měla oproti ostatním možným kupcům výhodu na základě svých předchozích znalostí provozu skupiny Austrian Airlines v rámci své účasti ve Star Alliance a ve společném podniku. Uložením podmínek koupě zaměnily rakouské orgány svou úlohu coby státu se svou úlohou hospodářského subjektu.

(108) Ačkoliv některé z těchto podmínek lze považovat za „měkké“, přesto by je investor v tržním hospodářství neuložil, jelikož vedou k vzniku nákladů. Potenciální uchazeči je vzali vážně a buď odstoupili od podání nabídky, nebo snížili svou cenu pod tržní cenu, aby zohlednili náklady na splnění těchto podmínek.

(109) Společnost Ryanair uvedla, že rozšíření její činnosti v Rakousku bránila existence ztrátové přítomnosti skupiny Austrian Airlines na trhu a její schopnost udržet po dlouhou dobu ceny, které nepokrývají náklady. Státní podpora poskytnutá skupině Austrian Airlines znemožnila společnosti Ryanair rozšíření její činnosti a přesunula zátěž spojenou se strukturálním přizpůsobením skupiny Austrian Airlines na konkurenceschopné účastníky trhu, jako je společnost Ryanair. Jakmile bude skupina Austrian Airlines začleněna do sítě Lufthansa, začne směrovat přepravu na letecké uzly společnosti Lufthansa ve Frankfurtu a Mnichově, což bude znamenat nebezpečí omezení přístupu konkurentů na trh přinejmenším na trasách mezi Rakouskem a Německem.

4.4 **Air France/KLM**

(110) Společnost Air France/KLM na úvod svých připomínek ze dne 14. dubna 2009 vyjádřila politování, že Komise neprovedla podrobnější posouzení struktury postupu při prodeji. Společnost France/KLM uvedla, že při řízení počátkem srpna 2008 šlo o privatizaci, aniž by skupina Austrian Airlines potřebovala restrukturalizaci.

(111) […]

(112) Společnost Air France/KLM zastává názor, že restrukturalizace navržená společností Lufthansa nepředstavuje náležitý plán, a proto nemůže být poskytnutí státní podpory odůvodněné. Mimoto je nutno vzít v úvahu schopnost koncernu Lufthansa provést tatáž restrukturalizační opatření s vlastními prostředky.

(113) Společnost Air France/KLM uvedla, že nabídkové řízení tak, jak bylo provedeno, neodpovídá požadavkům pokynů pro odvětví letecké dopravy z roku 1994. Privatizační proces zahájený dne 13. srpna 2008 nebyl proveden průhledným a nediskriminačním způsobem.

(114) Společnost Air France/KLM se účastnila privatizačního procesu a […].

(115) V oznámení o nabídkovém řízení byli uchazeči vyzváni, aby všem akcionářům předložili rovnocenné nabídky s cenou, kterou jsou uchazeči ochotni vyplatit v hotovosti za akcii společnosti Austrian Airlines, a odkoupili akcie za částku podle příslušných rakouských právních předpisů.

(116) […]

Jelikož společnost Lufthansa nepředložila bezpodmínečnou nabídku, jak se požadovalo, porušila podmínky stanovené na počátku řízení, a přijetí této nabídky společností ÖIAG je nutno považovat za doklad toho, že řízení vykazovalo vady.

(117) […]

(118) Co se týká podmínek stanovených v pověření k privatizaci, společnost Air France/KLM s ohledem na podmínku týkající se „zachování struktury hlavních rakouských akcionářů“ uvedla, že podobné struktury byly sice v minulosti požadovány, právní prostředí se však od té doby změnilo. Společnost Air France/KLM poukázala na skutečnost, že Rada pověřila Komisi, aby se všemi třetími zeměmi vedla jednání s cílem zajistit, aby byly všechny dvoustranné dohody o letecké dopravě uzavřené těmito státy uvedeny do souladu s právem Společenství. Společnost Air France/KLM uznává, že zvláštní případ skupiny Austrian Airlines je nutno prověřit podrobněji, vyzvala však Komisi, aby se touto otázkou zabývala pružně, jelikož některá tato jednání se třetími zeměmi dosud probíhají.

(119) Společnost Air France/KLM nepřesvědčilo rovněž tvrzení, že rakouský stát jednal jako investor v tržním hospodářství. Tím, že přijal kupní cenu, která byla výsledkem vadného řízení, neodprodal svou účast ve skupině Austrian Airlines za co nejlepších podmínek.

(120) Společnost Air France/KLM poté, co se dověděla o rozhodnutí rakouské vlády poskytnout finanční podporu ve výši 500 milionů EUR, sdělila společnosti ÖIAG, že […].

(121) Společnost Air France/KLM předkládá otázku, zda by Komise neměla rovněž ověřit, zda již není skupina Austrian Airlines součástí koncernu Lufthansa, bez ohledu na podmínky spojené s nabytím.

(122) S ohledem na plán restrukturalizace společnost Air France/KLM pochybuje, zda lze tuto finanční podporu vůbec označit za podporu na restrukturalizaci. Společnost Air France/KLM nezpochybňuje finanční potíže, s nimiž se potýká skupina Austrian Airlines, trvá však na tom, že opatření nejsou dostatečná pro restrukturalizaci podniku. Opatření, která navrhla společnost Lufthansa, jsou opatření, jež se uskutečnila v souvislosti s nabytím podniku a byla uměle prohlášena za „plán restrukturalizace“. Opatření neprokazují žádný plán ([…]) a v žádném případě neodůvodňují poskytnutí státní podpory. Mimoto není doloženo, že společnost Lufthansa nebyla schopna tato restrukturalizační opatření provést s vlastními prostředky.

(123) Společnost Air France/KLM podotýká, že se v současném hospodářském klimatu nachází celé odvětví letecké dopravy pod značným tlakem, a Komise proto musí obzvláště pozorně přezkoumat slučitelnost podpory, kterou Rakousko zamýšlí poskytnout, aby podpora nenarušila hospodářskou soutěž.

4.5 **NIKI**

(124) Společnost NIKI v úvodu svých připomínek ze dne 31. března 2009 vyslovila názor, že společnost ÖIAG nejednala jako investor v tržním hospodářství, jelikož za svůj podíl ve skupině Austrian Airlines akceptovala zápornou kupní cenu. Kupní cena mimoto neodráží tržní cenu skupiny Austrian Airlines. Prodej byl spojen s podmínkami, jako je například záporná kupní cena a spolurozhodování prodávajícího v nabytém podniku, což by pro investora v tržním hospodářství nebylo v žádném případě přijatelné.

(125) Co se týká záporné kupní ceny, společnost NIKI tvrdila, že společnost Lufthansa ve skutečnosti zaplatila kladnou cenu ve výši 366 269 EUR a poskytla závazek kupujícího, který má pro společnost ÖIAG hodnotu ve výši 162 milionů EUR, a dotace ve výši 500 milionů EUR odpovídá podmínce stanovené společností Lufthansa a nepředstavuje zápornou kupní cenu.

(126) Podle společnosti NIKI by v případě, že by existovala záporná cena za účast společnosti ÖIAG (41,56 %), z této ceny vyplývala hodnota veškerého akciového kapitálu (100 %) ve výši 1,2 miliardy EUR. Není však pochopitelné, jak lze takovouto zápornou kupní cenu odvodit z výročních zpráv skupiny Austrian Airlines. Společnost NIKI dále uvedla, že burzovní kurz akcií ve vlastnictví drobných akcionářů odráží kladnou hodnotu podniku (nejnižší kurz 2,22 EUR v červenci 2008 a průměr za šest měsíců 4,49 EUR).

(127) Pokud jde o alternativní scénáře, společnost NIKI kritizuje tvrzení společnosti ÖIAG, že jednala, jako by byla jediným akcionářem skupiny Austrian Airlines. Podle společnosti NIKI by strukturovaná likvidace byla možná pouze se 75 % většinou. Společnost ÖIAG však držela ve skupině Austrian Airlines pouze 41,56 % podíl. Společnost NIKI dále tvrdila, že by skupina Austrian Airlines pokračovala v provozu i v případě platební neschopnosti. Sociální plány jsou dobrovolné platby, které jsou projednávány se zástupci zaměstnanců. Společnost NIKI odhaduje náklady sociálního plánu v případě likvidace na 5 milionů EUR. Co se týká odhadované výše sociálních nákladů, společnost NIKI uvedla, že Rakousko zaměňuje svou úlohu akcionáře s úlohou státu.

(128) Není pochopitelné, jak by mohla mít platební neschopnost skupiny Austrian Airlines vliv na kurz akcií a bonitu společností Telekom Austria AG, OMV AG a Österreichische Post AG. Tyto společnosti nejsou podle jejího názoru veřejností považovány za skupinu. Tyto společnosti působí v různých odvětvích, takže platební neschopnost skupiny Austrian Airlines by je nemohla nepříznivě ovlivnit.

(129) Společnost NIKI dává ke zvážení, zda by podobné řešení jako v případě společnosti Alitalia, které by vedlo k privatizaci menší, zdravější společnosti Austrian Airlines, neznamenalo kladný výsledek pro společnost ÖIAG a lepší dopady na hospodářskou soutěž.

(130) Pokud jde o privatizaci, společnost NIKI se domnívá, že na cenu měly nepříznivý dopad podmínky týkající se zřízení subjektu pro hájení rakouských zájmů, zachování struktury hlavních rakouských akcionářů a podmínka společnosti Lufthansa týkající se navýšení kapitálu o 500 milionů EUR k zachování skupiny Austrian Airlines. Podle jejího názoru by stát neměl zasahovat do vedení podniku.

(131) Podle společnosti NIKI naruší selektivní výhoda udělená společnostem Austrian Airlines a Lufthansa hospodářskou soutěž a ovlivní obchod mezi členskými státy. Společnost Lufthansa není příjemcem, který může obdržet státní podporu, jelikož má k dispozici dostatečné vlastní prostředky. Společnost NIKI se mimoto domnívá, že plán restrukturalizace není v souladu s požadavky obsaženými v pokynech z roku 2004. Společnost kritizuje rovněž skutečnost, že neexistují žádná kompenzační opatření k vyrovnání účinku podpory narušujícího hospodářskou soutěž na společném trhu. Společnost nepovažuje za dostatečnou kompenzaci snížení počtu spojů na dálkových trasách.

(132) Společnost NIKI není mimoto přesvědčena o tom, že skupina Austrian Airlines v minulosti (v posledních deseti letech) neobdržela žádnou státní podporu a že byla dodržena zásada jednorázového poskytnutí podpory. Uvedla celou řadu opatření, která mohla podle jejího mínění zahrnovat státní podporu: a) výhradní a bezplatné předání přepravních práv, b) koordinace všech letištních časů v Rakousku se uskutečňuje prostřednictvím společnosti, v níž má podíl skupina Austrian Airlines, c) nižší nájmy za prostory na letišti ve Vídni, d) převzetí rizik při prodeji nemovitostí orgány veřejné správy, e) tolerování daňových jednotek pro speciální účel skupiny Austrian Airlines na Guernsey na Normanských ostrovech, f) navýšení kapitálu veřejného akcionáře v prosinci 2006 o 146 milionů EUR a g) podpora na záchranu ve výši 200 milionů EUR.

(133) Společnost mimoto uvedla, že společnost Austrian Airlines zavedla zkrácenou pracovní dobu a rozdíl mezi běžnou a zkrácenou pracovní dobou hradí stát. Společnost rovněž kritizovala skutečnost, že podle rakouských pracovněprávních předpisů nemůže skupina Austrian Airlines propustit pracovníky, kteří přistoupí na zkrácenou pracovní dobu.

4.6 **Air Berlin**

(134) Připomínky společnosti Air Berlin ze dne 8. dubna 2009 jsou zcela v souladu s připomínkami společnosti NIKI.

4.7 **Robin Hood Aviation**

(135) Společnost Robin Hood Aviation vyslovila ve svých připomínkách ze dne 8. dubna 2009 názor, že záporná cena představuje státní podporu a že tato státní podpora bude mít nepříznivý dopad na hospodářskou soutěž, mimoto posílí dominantní postavení společností Austrian Airlines a Lufthansa na společném trhu, tato státní podpora by proto měla být prohlášena za neslučitelnou se společným trhem. Podle společnosti Robin Hood Aviation zvyšuje skupina Austrian Airlines v rozporu s plánem restrukturalizace, který předložily rakouské orgány, v současnosti svou kapacitu. V roce 2009 skupina Austrian Airlines převzala od společnosti Lufthansa dodatečné trasy, například trasu Štýrský Hradec–Stuttgart, kterou provozuje i společnost Robin Hood Aviation. Podle společnosti Robin Hood Aviation nabízí skupina Austrian Airlines na svých trasách velmi nízké a konkurenceschopné ceny, které jsou možné jen v důsledku plánované státní podpory.

4.8 **WKO – Die Luftfahrt**

(136) Společnost WKO – Die Luftfahrt vyzdvihla ve svých připomínkách ze dne 8. dubna 2009 význam skupiny Austrian Airlines pro hospodářství Rakouska a její přínos k zajištění přibližně 18 000 pracovních míst na mezinárodním letišti ve Vídni. Tato společnost zdůraznila, jak je fungující síť důležitá pro cestovní ruch a domácí hospodářství.

4.9 **Wien – konkret**

(137) Společnost Wien – konkret Medien GmbH (dále jen „Wien – konkret“) ve svých připomínkách ze dne 21. března 2009 uvedla, že dne 11. listopadu 2008 předložila skupině Austrian Airlines závaznou nabídku ve výši více než 10 EUR, která byla vyšší než nabídka společnosti Lufthansa. Dne 30. ledna 2009 tuto nabídku zvýšila na 11 EUR. Společnost Wien – konkret se neúčastnila nabídkového řízení.

(138) Společnost Wien – konkret se rovněž domnívá, že společnost ÖIAG nejednala jako obezřetný soukromý investor. Tato společnost tvrdí, že podle jejího názoru by tři alternativní scénáře společnosti ÖIAG – a) prodej podílů na burze za kurz ve výši 3,90 EUR s výnosem ve výši 142 milionů EUR, b) nabídka od společnosti Wien – konkret ve výši více než 10 EUR a c) platební neschopnost 0 EUR – vedly k nižším nákladům. Společnost rovněž tvrdí, že podmínky stanovené v pověření k privatizaci (struktura hlavních rakouských akcionářů) nebyly splněny, jelikož společnost Lufthansa je německým podnikem.

(139) Společnost Wien – konkret uvedla, že záporná cena bude mít negativní dopad na hospodářskou soutěž a skupině Austrian Airlines umožní nabízet na trhu velmi konkurenceschopné ceny. Společnost mimoto zdůraznila, že skupina Austrian Airlines neprovedla žádná restrukturalizační opatření, například snížení kapacity, snížení počtu pracovníků a snížení osobních nákladů. Společnost se rovněž domnívá, že státní podpora pro odvětví letecké dopravy má nepříznivé účinky na životní prostředí (emise CO_2, hluk z letecké dopravy).

4.10 **Připomínky jednotlivých fyzických osob**

(140) Připomínky 32 jednotlivých fyzických osob s daty od 11. února 2009 do 10. dubna 2009 odpovídaly ve velké míře připomínkám společnosti Wien – konkret.

5. **STANOVISKO RAKOUSKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH STRAN**

(141) Rakouské orgány na úvod svých připomínek uvedly, že privatizační proces byl otevřený a průhledný a nebyl spojen s žádnými podmínkami. Ačkoliv proces trval kvůli omezené době platnosti pověření k privatizaci krátce, nebyl neobvykle krátký ve srovnání s podobnými řízeními.

(142) Neexistovalo žádné nerovné zacházení s uchazeči účastnícími se řízení. Podmínky řízení byly pro všechny zúčastněné strany stejné. Podle názoru rakouských orgánů souvisí důvod pro podání pouze jedné závazné nabídky spíše s výrazným zhoršením hospodářské situace v evropském odvětví letecké dopravy v průběhu privatizačního procesu, účastí společností Air France/KLM a British Airways na jiných transakcích a vysokými náklady na změnu aliance u jiných uchazečů než společnosti Lufthansa.

5.1 **Přiměřenost řízení**

(143) Rakouské orgány vyjádřily překvapení, že společnosti Air France/KLM nebylo známo, že bylo přípustné podání nabídky se zápornou kupní cenou. Podle podmínek nabídkového řízení bylo podání nabídky se zápornou kupní cenou kdykoli možné. Pokud si společnost Air France/KLM skutečně nebyla jistá, zda je podání nabídky se zápornou kupní cenou přípustné, měla mnoho možností tuto záležitost objasnit u investičních bank nebo přímým dotazem u společnosti ÖIAG. K tomu však nedošlo.

(144) Rakouské orgány potvrdily, že společnost Air France/KLM měla možnost stejně jako oba zbylí uchazeči v druhém kole privatizačního procesu podat nabídku se zápornou kupní cenou.

(145) Rakouské orgány dále uvedly, že společnost ÖIAG krátce po uplynutí lhůty pro podání nabídek […].

(146) […]

(147) […]

(148) Rakouské orgány popřely tvrzení společnosti Air France/KLM, že společnost ÖIAG měla skupině Austrian Airlines nejprve poskytnout příspěvek ve výši 500 milionů EUR a teprve poté povolit privatizaci podniku. Příspěvek před privatizací by bylo mimoto nutno rovněž přezkoumat podle právních předpisů o státní podpoře.

5.2 **Záporná kupní cena**

(149) Rakouské orgány popřely tvrzení uvedené v připomínkách společnosti NIKI, že cena nebyla zápornou kupní cenou, nýbrž představovala podmínku. Při posouzení koupě akcií zakládá uchazeč své rozhodnutí na součtu všech plateb, které jsou nezbytné za účelem koupě. Společnost Lufthansa nevázala své rozhodnutí na nepeněžní podmínku, nýbrž jednoduše nabídla zápornou kupní cenu.

5.3 **Záporná tržní hodnota**

(150) Tvrzení obsažené ve stížnosti společnosti NIKI, že existoval kladný (výnosný) vlastní kapitál, přičemž se přihlíží k vlastnímu kapitálu vykázanému v konsolidované rozvaze skupiny Austrian Airlines ke dni 31. prosince 2008, nepovažují rakouské orgány za relevantní, jelikož na základě mezinárodních účetních standardů IFRS a jejich výkladu byly zjištěné údaje srovnány s tržní hodnotou podniku za předpokladu zachování obchodní činnosti.

(151) Rakouské orgány poukázaly na výpočet společnosti NIKI, podle něhož by skupina Austrian Airlines mohla po obdržení příspěvku ve výši 500 milionů EUR vykonávat činnost po dobu […] let bez jakéhokoli restrukturalizačního opatření, navzdory ročnímu zápornému peněžnímu toku ve výši […] EUR, a uvedly, že to je v rozporu s hospodářskou realitou, jelikož skupina Austrian Airlines musí být vždy schopna plnit splatné finanční závazky. Tvrzení společnosti NIKI, že hodnota podniku Austrian Airlines není záporná, proto není případné.

5.4 **Alternativní scénáře**

(152) Společnost NIKI tvrdila, že společnost Austrian Airlines může pokračovat v činnosti i v případě platební neschopnosti. Rakouské orgány toto popřely a uvedly, že to je v rozporu s právním základem. Podle paragrafu 109 ve spojení s paragrafem 106 rakouského zákona o letectví musí být provozní licence letecké společnosti v případě platební neschopnosti odebrána. Není myslitelné, že by správce podstaty pokračoval v činnosti letecké společnosti bez provozní licence.

(153) Společnost NIKI rovněž tvrdila, že hodnota aktiv skupiny Austrian Airlines postačovala k uhrazení závazků v případě likvidace, takže by společnost ÖIAG nemusela hradit žádné likvidační náklady. Podle rakouských orgánů se toto tvrzení zakládá na předpokladu, že hodnota aktiv skupiny Austrian Airlines převyšuje hodnotu jejích závazků o […] EUR. Tento předpoklad se jednoznačně vztahuje na vlastní kapitál vykázaný v konsolidované rozvaze ke dni 31. prosince 2008. Podle názoru rakouských orgánů však nelze tuto veličinu použít k vyvození závěru ohledně nákladů na likvidaci.

(154) Společnost NIKI rovněž tvrdila, že by „menšinový akcionář“, společnost ÖIAG, nehradil náklady na likvidaci nebo platební neschopnost sám. Podle rakouských orgánů tomu tak není. Společnost ÖIAG je dominantním a největším akcionářem skupiny Austrian Airlines a jako jediné se jí týkají hospodářská rizika s ohledem na její ostatní účasti, která by byla spojena s likvidací bez sociálních plánů. Malí akcionáři a institucionální investoři, kteří nejsou pro vnější svět „viditelní“, nejsou takovým rizikům vystaveni. Společnost ÖIAG by proto musela nést náklady sociálních plánů sama.

5.5 **Plán restrukturalizace**

(155) Rakouské orgány popřely tvrzení společností NIKI a Air France/KLM, že příjemcem kapitálového příspěvku ve výši 500 milionů EUR mohla být společnost Lufthansa. To neodpovídá skutečnosti. Názor, že společnost Lufthansa měla prospěch z navýšení kapitálu své budoucí dceřiné společnosti po uzavření transakce a takto byla sama příjemcem (podřízené) podpory na restrukturalizaci, není obhajitelný. Podle názoru rakouských orgánů je proto tvrzení společnosti Air France/KLM v tomto ohledu nepřípadné.

(156) Rakouské orgány popřely tvrzení určitých třetích stran, že restrukturalizace nepředpokládá žádná strukturální opatření a že strukturální přizpůsobení bude proto uloženo konkurentům. Přizpůsobení v podobě snížení kapacity s cílem přihlédnout k předvídatelným tendencím v oblasti poptávky je hlavním prvkem plánu restrukturalizace. Skupina Austrian Airlines již v létě 2008 zmenšila svůj letadlový park ze 105 letadel na 98 a omezila svou kapacitu na dálkových trasách o […]. Domněnka, že skupina Austrian Airlines sleduje na krátkých a středně dlouhých trasách strategii rozšíření, je nepodložená.

(157) Rakouské orgány popřely rovněž tvrzení společnosti NIKI, že skupina Austrian Airlines v minulosti již různými způsoby obdržela státní podporu. Údajné státní podpory nejsou předmětem vyšetřovacího řízení, jak bylo uvedeno v rozhodnutí Komise o zahájení řízení. Tato tvrzení jsou proto nepřípustná a irelevantní. Rakouské orgány každopádně v tomto ohledu rozhodně odmítají tvrzení, že skupina Austrian Airlines již v minulosti obdržela státní podporu. Uvedená opatření nesplňovala definici podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Některá tato opatření byla přijata před přistoupením Rakouska k EHP a EU. Ostatní opatření nepředstavovala státní opatření, jelikož například letiště Vídeň je převážně v soukromém vlastnictví.

(158) Co se týká navýšení kapitálu, k němuž došlo v roce 2006, rakouské orgány podotkly, že se na něm soukromí investoři podíleli za stejných podmínek jako společnost ÖIAG. Navýšení kapitálu bylo nadměrně upsáno a umístění u soukromých investorů mohlo být ještě vyšší. S cílem zamezit snížení účasti společnosti ÖIAG odpovídal její podíl na navýšení kapitálu přesně jejímu podílu ve skupině Austrian Airlines. To nepředstavuje státní podporu. Co se týká tvrzení, že skupina Austrian Airlines zavedla zkrácenou pracovní dobu a že rozdíl mezi běžnou a zkrácenou pracovní dobou hradí stát, toto opatření se používá obecně. Stejně tak je obecně použitelná jakákoli ochrana, která je rakouskými pracovněprávními předpisy zajištěna pro pracovníky se zkrácenou pracovní dobou.

(159) Rakouské orgány nesouhlasí s tvrzením společnosti NIKI, že udělení přepravních práv skupině Austrian Airlines představovalo státní podporu. Přepravní práva vyplývala původně z dvoustranných dohod o letecké dopravě. Smluvní státy udělily leteckým společnostem právo uplatňovat odpovídající přepravní práva v rámci dvoustranných dohod o letecké dopravě. To proto není spojeno s žádnými náklady pro smluvní stát. Mimoto neexistuje trh pro využívání přepravních práv. Přepravní práva nelze prodat ani vydražit.

5.6 **Odpovědi k ostatním záležitostem uvedeným v připomínkách třetích stran**

(160) Za problematickou byla v připomínkách třetí strany označena rovněž skutečnost, že skupina Austrian Airlines má podíl ve společnosti SCA Schedule Coordination Austria GmbH (dále jen „SCA GmbH“). Rakouské orgány uvedly, že společnost SCA GmbH je letištním zprostředkovatelem nebo koordinátorem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství ([28]), na letišti Vídeň. Činnost společnosti SCA GmbH se řídí nařízením (ES) č. 793/2004 v takovém měřítku, že jediný akcionář nemůže mít vůbec žádný vliv na přidělování letištních časů.

(161) Společnost Robin Hood Aviation uvedla, že podpora na záchranu byla využita k financování vytlačení konkurentů na trase Štýrský Hradec–Stuttgart. Rakouské orgány toto popřely.

(162) Rakouské orgány popřely rovněž tvrzení společnosti Ryanair, že skupina Austrian Airlines soutěžící s nízkonákladovými leteckými společnostmi nebude v budoucnu nabízet lety za cenu pokrývající náklady. Tato tvrzení nebyla doložena. Podle názoru rakouských orgánů jsou tyto záležitosti Komisí v zásadě přezkoumávány v řízení o kontrole spojování podniků.

(163) Dopisem ze dne 22. května 2009 poskytly rakouské orgány Komisi další informace k řadě bodů.

([28]) Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 50.

(164) Pokud jde o skutečnost, že společnost ÖIAG je nutno považovat za dominantního akcionáře skupiny Austrian Airlines, rakouské orgány podotkly, že společnost ÖIAG drží ve skupině Austrian Airlines přímo 41,56 % podílů a vytvořila syndikát s jinými institucionálními investory, kteří drží ve skupině Austrian Airlines dalších 7,05 % podílů. Dohoda o syndikátu předpokládá jednotné hlasování na valných hromadách skupiny Austrian Airlines. 3,45 % podílů ve skupině Austrian Airlines (bez hlasovacích práv) drží Austrian Airlines, zbývajících 47,94 % nezávislí akcionáři.

(165) Společnost ÖIAG a členové syndikátu drží ve skupině Austrian Airlines společně 48,61 % podílů a disponují 50,34 % hlasovacích práv, jelikož s akciemi v držení skupiny Austrian Airlines nejsou spojena žádná hlasovací práva.

(166) Rakouské orgány mimoto objasnily, že nezávislí akcionáři nejsou povinni zúčastnit se prodeje za zápornou kupní cenu, jelikož se akcionáři podle rakouského insolvenčního zákona nemusí podílet na nákladech platební neschopnosti. Jejich ztráta je omezena na ztrátu jejich kapitálu nebo kupní ceny, kterou zaplatili za akcie. Nezávislí akcionáři by proto nemuseli v případě platební neschopnosti nebo likvidace skupiny Austrian Airlines hradit žádné náklady a nejsou povinni vzít v úvahu alternativní scénáře.

(167) Nezávislí akcionáři nemusí mimoto akceptovat zápornou kupní cenu. Rakouský zákon o převzetí v případě transakcí, které se týkají změny kontroly nad podnikem, stanoví, že převodní cena odpovídá burzovnímu kurzu za posledních šest měsíců, váženému podle příslušných objemů obchodu, což nemusí mít nutně souvislost s hospodářskou hodnotou podílů. Kurz akcií se může zakládat (jak je tomu například v případě skupiny Austrian Airlines) na očekáváních trhu v souvislosti s převzetím, takže zřídka odráží základní hodnotu podniku.

(168) Nezávislí akcionáři se nemusí rovněž podílet na nákladech likvidace a platební neschopnosti a nemusí přispět k záporné kupní ceně. Toto „parazitování“ je výsledkem ochrany, kterou mají nezávislí akcionáři podle rakouského práva společností a insolvenčního zákona a právního rámce pro převzetí podle evropského práva.

(169) Rakouské orgány uvedly, že zaplacení záporné kupní ceny společnosti ÖIAG je přímým důsledkem záporné hodnoty vlastního kapitálu skupiny Austrian Airlines, a zejména právní povinnosti uchazeče vykoupit podíly nezávislých akcionářů, aby získal 100 % vlastnictví, a sice za cenu, která neodráží hospodářskou hodnotu letecké společnosti.

(170) Podle názoru rakouských orgánů jednala společnost ÖIAG jako racionální soukromý investor v tržním hospodářství tím, že převzala celkovou zápornou kupní cenu, která se vztahuje na 100 % záporné hodnoty vlastního kapitálu skupiny Austrian Airlines a kladnou nabídkovou cenu pro nezávislé akcionáře stanovenou právními předpisy, aby byla možná úplná privatizace skupiny Austrian Airlines.

(171) Rakouské orgány dále uvedly, že nezávislí akcionáři v průběhu privatizace neobdrželi žádnou státní podporu, jelikož nabídka na převzetí za prvé nezahrnovala žádné veřejné prostředky, nýbrž byla uhrazena úspěšným uchazečem, společností Lufthansa. Za druhé nebyla cena, která má být vyplacena nezávislým akcionářům, stanovena státem, nýbrž se řídí závaznými předpisy pro výpočet převodní ceny při změně kontroly nad podnikem podle rakouského zákona o převzetí.

(172) Rakouské orgány objasnily, že podle rakouského práva nemá žádný akcionář povinnost uhradit sociální náklady v případě platební neschopnosti. Rakouské orgány podotkly, že rakouský fond pro vyplácení náhrad v případě platební neschopnosti, který byl zřízen podle zákona o zajištění výplat v případě platební neschopnosti, hradí tyto náklady:

— zákonem stanovené odstupné až do výše 6 030 EUR za měsíc,

— platy až do výše 8 040 EUR za měsíc,

— nároky na důchod, nejvýše však 24 měsíčních plateb na základě částky nezrušitelných nároků s omezením na 6 000 EUR měsíčně,

— vyplacení náhrad za dovolenou a

— náhrada škody za výpověď.

(173) Fond nehradí vyplacení odstupného a měsíční platy, které překračují tyto prahové hodnoty. Fond rovněž nehradí nároky plynoucí z kolektivních smluv nebo sociálních plánů.

(174) […] V této souvislosti byl uveden další odhad sociálních nákladů společnosti Ernst & Young ze dne 12. března 2009. Tento nový odhad udává sociální náklady 1. skupiny Austrian Airlines a 2. společností Austrian Airlines AG a Tyrolean Airways. […]

(175) Rakouské orgány mimoto předložily další informace ohledně skutečnosti, zda by holdingová společnost v podobné situaci jako společnost ÖIAG vzala v úvahu kurzové ztráty, jež vznikly v důsledku snížení bonity a srovnatelných ztrát.

(180) Společnost Moore Stephens provedla šetření ve Vídni v období od 23. března 2009 do 16. dubna 2009. Při provádění tohoto šetření byly odborníkovi nápomocny rakouské orgány a odborník měl přístup k potřebným podkladům a rovněž do datové místnosti.

6. EXISTENCE PODPORY

6.1 Právní základ pro posouzení podpory

(176) Ustanovení čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES stanoví, že „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem".

(177) Pojem státní podpora zahrnuje jakoukoli přímo či nepřímo poskytnutou výhodu, která je financována ze státních prostředků nebo je poskytnuta samotným státem či zprostředkujícím subjektem jednajícím z pověření státu.

(178) Kritéria stanovená v čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jsou kumulativní. V zájmu zjištění, zda oznámená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, je třeba ověřit, zda jsou splněny všechny níže uvedené podmínky: finanční podpora

— je poskytnuta státem nebo ze státních prostředků,

— zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby,

— narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a

— ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

(179) Komise provedla přesnou a důkladnou analýzu připomínek, jež obdržela při zahájení řízení, a rovněž připomínek Rakouska. Komise taktéž pověřila odborníka (společnost Moore Stephens), aby přezkoumal finanční údaje a předpoklady, na nichž byla prodejní transakce založena.

(181) V daném případě rakouské orgány uvedly, že oznámené opatření nepředstavuje státní podporu, jelikož za prvé cena, jíž bylo dosaženo prostřednictvím otevřeného, průhledného a nediskriminačního nabídkového řízení, je tržní cenou. Alternativně rakouské orgány uvedly, že oznámené opatření nepředstavuje státní podporu, jelikož společnost ÖIAG jednala stejně, jak by to v podobné situaci učinil investor v tržním hospodářství, jestliže alternativní scénáře, které měla společnost ÖIAG k dispozici, byly spojeny s vyššími náklady, a společnost ÖIAG zvolila nákladově nejvýhodnější možnost.

(182) Aby se Komise ujistila, že prodej nezahrnuje státní podporu, musela ověřit, zda se prodej skupiny Austrian Airlines uskutečnil za tržní cenu. Komise vypracovala určité zásady pro privatizaci podniků ve vlastnictví státu, které postupem času vyplynuly z rozhodovací praxe na základě šetření v jednotlivých případech ([29]). Podle okolností může být státní podpora poskytnuta kupujícímu, nebo podniku, který má být privatizován.

6.1.1 *Posouzení kupní ceny skupiny Austrian Airlines*

(183) V daném případě Komise uvádí, že Rakousko udělilo společnosti ÖIAG pověření k privatizaci, podle něhož společnost ÖIAG měla sice provést průhledný a nediskriminační postup prodeje, při němž však byla uložena rovněž řada podmínek. Nelze proto a priori vyloučit domněnku, že transakce zahrnuje státní podporu.

(184) V této souvislosti Komise podotýká, že tím, že stát jako prodávající uloží kupujícímu určité podmínky, potenciálně snižuje kupní cenu, a vzdává se tak dodatečných prostředků. Tyto podmínky mohou mimoto potenciální investory odradit od podání nabídky, takže je narušeno konkurenční prostředí postupu prodeje a ani nejvyšší podaná nabídka nemusí nutně představovat skutečnou tržní hodnotu.

([29]) Viz *XXIII. zpráva o politice hospodářské soutěže z roku 1993* (ISBN 92-826-8372-9).

(185) Tím, že stát uloží takovéto podmínky a akceptuje, že za podíly nebo aktiva, která jsou v jeho vlastnictví, nezíská nejlepší cenu, nejedná jako hospodářský subjekt v tržním hospodářství, který by usiloval o dosažení co nejvyšší ceny. Stát se místo toho rozhodl prodat podnik za cenu nižší, než je tržní hodnota. Komise se domnívá, že by hospodářský subjekt v tržním hospodářství neměl hospodářský zájem na uložení srovnatelných podmínek, nýbrž že by podnik prodal uchazeči s nejvyšší nabídkou, který by poté mohl libovolně rozhodnout o budoucnosti nabytého podniku nebo aktiv.

(186) V takovém případě je nutno ověřit, zda měl podnik z transakce hospodářskou výhodu, přičemž třetí pododstavec bodu 43 pokynů pro odvětví letecké dopravy z roku 1994 předpokládá, že podnik „[musí] být oceněn nezávislým odborníkem, který stanoví účetní hodnotu podniku (hodnotu za předpokladu neomezeného trvání podniku) za běžných podmínek […]".

(187) V rozsudku ve věci Stardust Marine Soudní dvůr shledal, „že pro zjištění, zda se stát choval jako investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory, aby bylo možno posoudit hospodářskou racionálnost chování státu, a je tedy třeba zdržet se jakéhokoli posuzování založeného na pozdější situaci" ([30]). V daném případě je rozhodným okamžikem den (5. prosinec 2008), k němuž byl smluvně dojednán prodej podílu společnosti ÖIAG ve skupině Austrian Airlines ve výši 41,56 % společnosti Lufthansa.

Hodnota skupiny Austrian Airlines za předpokladu neomezeného trvání podniku

(188) Jak bylo uvedeno výše, Rakousko předložilo ocenění hodnoty vlastního kapitálu skupiny Austrian Airlines jako samostatného podniku ke dni 5. prosince 2008, které provedla společnost Deloitte za předpokladu pokračující obchodní činnosti a při použití metody diskontovaných peněžních toků (discounted cash flow, dále jen „DCF"). Na základě tohoto ocenění včetně údajů z obchodního plánu mohla Komise s pomocí nezávislého odborníka ověřit, zda cena zaplacená společností Lufthansa odpovídá tržní ceně.

(189) Společnost Deloitte provedla ocenění pomocí metody DCF v souladu s rakouskými normami oceňování a přitom použila obchodní plán vedení skupiny Austrian Airlines, který byl upraven s cílem přihlédnout ke změněné hospodářské situaci a úsporám nákladů přislíbeným vedením společnosti. Obchodní plán předložený dne 5. prosince 2008 vycházel ze zachování samostatnosti („základ vycházející ze samostatnosti") a nezohledňoval potenciální synergie, jichž by bylo možno dosáhnout se strategickým partnerem. Obchodní plán zahrnoval optimalizační opatření (např. […]) v celkovém rozsahu ve výši […] EUR. Mimoto se vycházelo z toho, že […].

(190) Ke zjištění účinků těchto opatření na peněžní tok skupiny Austrian Airlines použila společnost Deloitte ve svém ocenění současné čisté hodnoty (net present value, dále jen „NPV") tři níže uvedené fáze:

— fáze I (12/2008–12/2012) na základě obchodního plánu vedení po úpravě provedené společností Deloitte,

— fáze II (2013–2021) při zahrnutí […], s cílem toto zohlednit a za předpokladu tempa růstu ve výši […] % ročně a

— fáze III (od roku 2022) jako konečná hodnota za předpokladu, že podnik dosáhl stálého, dlouhodobého tempa růstu ve výši […] % ročně.

(191) Komise zjistila, že předpoklady, z nichž vychází základní scénář, jsou v tomto zvláštním případě odůvodněné, zejména s ohledem na […]. Průměrné stáří letadlového parku skupiny Austrian Airlines mimoto činí přibližně […] let, což je ve srovnání s konkurenty […]. Nejednotnost s ohledem na druh a stáří letadel skupiny Austrian Airlines vyplývá částečně z převzetí dvou konkurentů (Lauda a Tyrolean), letadlový park mimoto vykazuje ve srovnání s konkurenty podobné velikosti velkou různorodost. Komise uvádí, že z těchto dvou činitelů měly být vzaty v základním scénáři v potaz […], ačkoliv se podnik nachází ve finančních obtížích, a vzhledem k významu úspor pro obnovení životaschopnosti v tomto odvětví.

(192) Níže uvedená tabulka podává přehled o výsledcích výpočtu hodnoty vlastního kapitálu. Výpočet vychází z obchodního scénáře, který předložilo Rakousko, u něhož se mimo jiné předpokládají vážené průměrné kapitálové náklady (weighted average cost of capital, dále jen „WACC") ve výši […] % ve fázích I a II a […] % ([31]) ve fázi III.

([30]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci C-482/99, *Francie* v. *Komise* („Stardust Marine"), Sb. rozh. 2002, s. I-4397, bod 71.

([31]) Diskontní faktor pro výpočet konečné hodnoty je vypočítán jako rozdíl mezi použitou sazbou WACC a odhadovaným stabilním dlouhodobým tempem růstu (v daném případě […]).

Tabulka č. 7

Výpočet hodnoty podniku Austrian Airlines – základní scénář

(v mil. EUR (*))

	Fáze I					Fáze II	Fáze III
	pros. 2008 Skut. stav	2009 Rozpočet	2010 Rozpočet	2011 Rozpočet	2012 Rozpočet	2013–2021 Rozpočet (*-**)	od 2022 Konečná hodnota
Výnosy	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
EBITDA	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Odpisy	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
EBIT	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Upravené daně	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Čistý zisk podniku po srážce upravených daní	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
+ Odpisy	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
+/– pozměn. kapitálové výdaje	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
+/– pozměn. provozní kapitál	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Volný peněžní tok (FCF)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
WACC	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	[…] (**)
NPV fáze I + II + III	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
NPV celkem	(…)						
NPV převodu ztrát	(…)						
Aktiva, která nejsou nezbytná pro provoz	(…)						
Tržní hodnota celkového kapitálu	(…)						
Čistý dluh	(…)						
Hodnota vlastního kapitálu	(…)						

Zdroj: Zpráva o ocenění společnosti Deloitte ze dne 19. března 2009.
(*) Rozdíly vzniklé zaokrouhlením.
(**) Diskontní faktor (viz pozn. pod čarou č. 31).
(***) Souhrnné údaje (viz pozn. pod čarou č. 32).

(193) Kumulativní NPV volného peněžního toku ve fázích I, II ([32]) a III, hodnota převodu ztrát a tržní hodnota aktiv, které neslouží provozním účelům, vedou k tržní hodnotě celkového kapitálu („entity value“) skupiny Austrian Airlines ve výši […] EUR. Od tržní hodnoty celkového kapitálu je nutno odečíst tržní hodnotu závazků ke dni 5. prosince 2008 ve výši […] EUR, takže z toho vyplývá záporná hodnota vlastního kapitálu ve výši […] EUR.

([32])

Fáze II	2013 rozpočet	2014 rozpočet	2015 rozpočet	2016 rozpočet	2017 rozpočet	2018 rozpočet	2019 rozpočet	2020 rozpočet	2021 rozpočet	Součet
FCF	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
WACC	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	
NPV	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(194) Komise vzala na vědomí, že při sazbě WACC, která se použije jako diskontní sazba k výpočtu NPV volného peněžního toku, se předpokládala riziková prémie ve výši […] základních bodů za zadlužení skupiny Austrian Airlines. To vyplývá z rizikové prémie, kterou uplatňovaly banky u půjček na záchranu poskytnutých počátkem roku 2009. Komise podotýká, že v prosinci 2009 byla v případě Credit Default Swap ([33]) společnosti Lufthansa potřebná riziková prémie ve výši […] základních bodů. Riziková prémie ve výši […] základních bodů se proto jeví jako skutečně nízká a neodráží zcela rizikovou situaci skupiny Austrian Airlines.

(195) Odborník Komise proto provedl výpočet společnosti Deloitte se sazbou WACC ve výši […] % a […] %. Komise podotýká, že použitá sazba WACC – k zohlednění rizikové prémie, kterou mohli požadovat akcionáři a věřitelé skupiny Austrian Airlines – značně zvyšuje zápornou hodnotu vlastního kapitálu skupiny Austrian Airlines (viz níže uvedená tabulka).

Tabulka č. 8

Analýza citlivosti sazby WACC pro hodnotu vlastního kapitálu skupiny Austrian Airlines

(v mil. EUR)

WACC	Hodnota vlastního kapitálu	Rozdíl v hodnotě vlastního kapitálu
[…] % ve fázi I a II a […] % ve fázi III	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)

(196) Odborník Komise dodatečně posoudil kombinaci pesimistických a optimistických událostí a jejich dopad na hodnotu vlastního kapitálu skupiny Austrian Airlines. Odborník provedl posouzení na základě obchodního plánu skupiny Austrian Airlines a hodnotícího modelu společnosti Deloitte a určil scénář „v nejlepším případě“ a „v nejhorším případě“ s použitím rizikové prémie za zadlužení, kterou by podle jeho odhadu uplatnil trh. Výsledky této analýzy citlivosti jsou shrnuty v tabulce níže.

Tabulka č. 9

Analýza citlivosti hodnoty vlastního kapitálu skupiny Austrian Airlines

(v mil. EUR)

	Tržní hodnota celkového kapitálu (1)	Čistý dluh (2)	Hodnota vlastního kapitálu (1) – (2)	Rozdíl v hodnotě vlastního kapitálu	Rozdíl v hodnotě vlastního kapitálu v %
Scénář v „nejlepším případě“ (optimistický scénář)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Základní scénář (Deloitte)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Scénář „v nejhorším případě“	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(197) U scénáře „v nejlepším případě“ (optimistický scénář) odborník Komise předpokládal, že plán restrukturalizace je úspěšnější, než očekávalo vedení, a v období od roku 2009 do roku 2012 bude možné udržet osobní náklady ve výši konstantní procentní sazby […] % výnosů. Sazba WACC činila […] %. Tyto předpoklady vedly k hodnotě vlastního kapitálu ve výši […] milionů EUR, což je o […] milionů EUR, tj. […] % více, než v případě základního scénáře vypočítaného společností Deloitte.

([33]) Credit Default Swap je úvěrový derivát, při němž musí kupující uskutečnit řadu plateb prodávajícímu a na oplátku kupující obdrží vyrovnávací platbu, pokud obligace nebo půjčka nebude splacena.

(198) U scénáře „v nejhorším případě“ vychází odborník Komise z nižšího růstu obratu, což je v souladu s odhady HDP cílových trhů skupiny Austrian Airlines (tj. […] % růst v roce 2011 namísto […] % a […] % v roce 2012 namísto […] %), a z toho, že se vedení v období od roku 2011 do roku 2012 podaří pouze udržet věcné a osobní náklady s konstantní procentní sazbou namísto zavedení opatření k snížení nákladů. To vede k hodnotě vlastního kapitálu ve výši […] milionů EUR, což je o […] milionů EUR, tj. […] % méně než v případě základního scénáře.

(199) Na tomto základě může Komise vyvodit závěr, že hodnota vlastního kapitálu skupiny Austrian Airlines byla za předpokladu neomezeného trvání podniku k okamžiku prodeje v rozmezí od […] milionů EUR do […] milionů EUR, a tudíž činila průměrně […] milionů EUR.

Podíl hodnoty vlastního kapitálu, za nějž měl kupující zaplatit

(200) Komise uvádí, že tato hodnota vlastního kapitálu odpovídá 100 % podílů ve skupině Austrian Airlines. Společnost ÖIAG drží pouze 41,56 % těchto podílů. Podle paragrafu 22 odst. 2 rakouského zákona o převzetí je však bezprostředním ovládajícím podílem bezprostřední podíl ve společnosti, který vlastníkovi zprostředkovává více než 30 % hlasovacích práv připadajících na akcie s hlasovacím právem. V daném případě proto může být společnost ÖIAG považována za ovládajícího akcionáře. Neexistuje žádný jiný akcionář, jehož by bylo rovněž možno považovat za ovládajícího akcionáře nebo přinejmenším za menšinového akcionáře s blokovací menšinou (25 % a 1 akcie).

(201) Komise uvádí, že je zpravidla uložena prémie za ovládání, která odráží zvýšení hodnoty, jež je podmíněno výhodou, kterou poskytuje možnost společnost ovládat, pokud původní údaj o hodnotě tuto schopnost neodráží. To bylo v daném případě potvrzeno skutečností, že společnost Lufthansa získáním ovládajícího podílu ve skupině Austrian Airlines přebírá celkovou odpovědnost za restrukturalizaci podniku, a výhoda spojená s ovládáním nepředstavuje pro kupujícího výhodu, nýbrž spíše zátěž. Komise souhlasí s rakouskými orgány rovněž v tom, že procentní podíl ve výši 58,44 % představuje zápornou prémii za ovládání, kterou musí společnost ÖIAG převzít jako ovládající akcionář při prodeji svých podílů. To vysvětluje, proč společnost Lufthansa zaplatila zápornou cenu jako 41,56 % ceny za předpokladu neomezeného trvání podniku.

(202) Mimoto lze u podílů společnosti ÖIAG předpokládat „srážku za blok“. Tuto srážku lze uložit s cílem zohlednit negativní účinky na kurz akcií, je-li k prodeji nabídnut současně velký blok podílů, kdy je trh zaplaven příkazy k prodeji a nabídku nevyrovnává dostatečná poptávka. V daném případě odpovídá podíl společnosti ÖIAG ve skupině Austrian Airlines 36 626 875 z celkem 88 134 724 akcií. V úvahu je nutno vzít rovněž skutečnost, že na burze je obchodováno pouze 47,94 % akciového kapitálu skupiny Austrian Airlines. Je proto logické, že společnost ÖIAG akceptovala nižší cenu, aby své podíly prodala vcelku.

(203) Na základě těchto skutečností může Komise vyvodit závěr, že cena za podíl společnosti ÖIAG, který činí 41,56 %, odpovídá 100 % hodnoty vlastního kapitálu.

(204) Komise bez ohledu na předložená tvrzení a výše uvedené závěry uvádí, že hodnota za 41,56 % bez zohlednění prémie za ovládání a srážky za blok je v rozmezí od […] EUR do […] EUR, přičemž průměrná hodnota činí […] EUR.

Cena, kterou společnost Lufthansa zaplatila za podíly společnosti ÖIAG ve skupině Austrian Airlines

(205) Jak bylo uvedeno výše, cena zaplacená společností Lufthansa zahrnuje tři součásti: a) 366 268,75 EUR (0,01 EUR za akcii), b) závazek kupujícího a c) příspěvek společnosti ÖIAG ve výši 500 milionů EUR.

(206) Odborník Komise přezkoumal možnou platbu vyplývající ze závazku kupujícího. Zjistil, že závazek kupujícího bude splatný po podpisu účetních dokladů skupiny Austrian Airlines za hospodářský rok 2011. Podle podmínek závazku kupujícího nemůže nejvyšší možná dodatečná platba překročit částku za akcii, která je vyplacena menšinovým akcionářům podle rakouského zákona o převzetí, pokud společnost Lufthansa nezvýší svou nabídku pro menšinové akcionáře. Nejvyšší částka, kterou společnost ÖIAG může obdržet, proto činí 164,1 milionu EUR.

(207) Závazek kupujícího zahrnuje dvě složky: […] ([34]).

(208) […]

(209) Odborník Komise ověřil zprávu vyhotovenou poradcem společnosti ÖIAG, společností Merrill Lynch, v níž byla analyzována možná platba vyplývající ze závazku kupujícího. Společnost Moore Stephens dospěla k závěru, že přístup společnosti Merrill Lynch k odhadu platby vyplývající ze závazku kupujícího vychází z přiměřených předpokladů a byly použity uznávané a zavedené techniky posouzení kapitálového trhu.

(210) Odborník Komise nicméně provedl analýzu citlivosti, aby zjistil platbu v závislosti na různých […]. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce.

([34]) Viz poznámka pod čarou č. 23.

Tabulka č. 10

Analýza citlivosti […]

Citlivost […]	Kumulativně […]	Kumulativně, po očištění, na konsolidovaném základě […]	Platba
0,0 %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)

(211) Co se týká […], stanovené na základě […], Komise uvádí, že kvůli zhoršení situace na evropském trhu osobní a nákladní letecké dopravy existuje riziko, že […].

(212) Na základě výše uvedených skutečností se jeví […]. Vzhledem k tomu může Komise vyvodit závěr, že cena, kterou zaplatila společnost Lufthansa, je v rozmezí od […] milionů EUR do […] milionů EUR, v závislosti na platbě vyplývající ze závazku kupujícího (viz tabulka č. 11).

Tabulka č. 11

Přehled o ceně zaplacené společností Lufthansa

(v mil. EUR)

Cena zaplacená společností Lufthansa za podíly společnosti ÖIAG	Nejvyšší cena	Nejnižší cena
1. Cena za podíly společnosti ÖIAG	(…)	(…)
2. Závazek kupujícího ([…])	(…)	(…)
3. Příspěvek společnosti ÖIAG	(…)	(…)
Součet (1) + (2) + (3)	(…)	(…)

Cena zaplacená menšinovým akcionářům

(213) Pokud jde o skutečnost, že společnost Lufthansa zaplatila za akcie v držení drobných akcionářů jinou cenu než za podíly společnosti ÖIAG, Komise uvádí, že veřejné převzetí podniků kótovaných na burze v Rakousku podléhá zákonu o převzetí, jehož použití sleduje komise pro převzetí. Komise pro převzetí ručí za to, že jsou chráněni menšinoví akcionáři a že se postup převzetí uskuteční v zájmu cílové společnosti a trhů s cennými papíry.

(214) Zákon o převzetí ukládá nabyvateli více než 30 % podílů v cílové společnosti povinnost oznámit závaznou nabídku pro všechny akcie cílové společnosti do 20 dnů od překročení prahové hodnoty (paragraf 22 zákona o převzetí).

(215) Podle paragrafu 26 zákona o převzetí nesmí být cena závazné nebo dobrovolné nabídky k získání kontrolního podílu nižší než nejvyšší protiplnění za tyto akcie cílové společnosti poskytnuté v hotovosti nebo sjednané uchazečem v období posledních dvanácti měsíců před oznámením nabídky; tato cena musí mimoto odpovídat přinejmenším průměrnému burzovnímu kurzu těchto akcií, váženému podle příslušných objemů obchodu, v období posledních šesti měsíců přede dnem, k němuž byla zveřejněna nabídka. Společnost Lufthansa jakožto nabyvatel ovládajícího podílu společnosti ÖIAG má proto povinnost učinit všem akcionářům nabídku s průměrným váženým kurzem. Komise podotýká, že uchazeč nemá s ohledem na výši této ceny žádný prostor pro manévrování.

(216) Transakci na základě veřejného nabídkového řízení týkajícího se podílu společnosti ÖIAG byla mimoto věnována pozornost ve sdělovacích prostředcích, takže kurz akcií byl ovlivněn činností trhu a spekulacemi. Rozdíl v ceně lze objasnit rovněž srážkou za ovládání, která platí pro menšinové podíly. Na rozdíl od prémie za ovládání neodráží hodnota menšinových podílů hodnotu, která je spojena s ovládajícím podílem.

(217) Zatímco celková cena zaplacená společnosti ÖIAG je záporná a lze ji (jak bylo objasněno výše) odvodit z vyjednávacího řízení, je cena zaplacená za akcie ve vlastnictví drobných akcionářů stanovena zákonem, je ve skutečnosti pro všechny strany známá předem a v daném případě by činila přibližně 220 milionů EUR.

(218) V souladu s tím může Komise vyvodit závěr, že cena za menšinové akcie je založena na právních závazcích, které musí společnost Lufthansa dodržet, a v daném případě nelze tudíž vyvodit žádné závěry ohledně ceny zaplacené menšinovým akcionářům se zřetelem na cenu zaplacenou společnosti ÖIAG.

Závěr

(219) Z výše uvedených skutečností vyplývá, že cena, kterou zaplatila společnost Lufthansa za podíly společnosti ÖIAG, je v rozmezí od […] EUR do […] EUR. To je třeba srovnat s hodnotou „za předpokladu neomezeného trvání podniku" Austrian Airlines, která se nachází v rozmezí od […] EUR do […] EUR, přičemž průměrně činí […] EUR. Zaplacená cena proto není nižší než hodnota „za předpokladu neomezeného trvání podniku". Komise podotýká, že ačkoliv zaplacená cena odpovídá pouze 41,56 % hodnoty podniku, je tato cena velmi blízko rozpětí stanovenému odborníkem. Komise proto vyvozuje závěr, že cena zaplacená společností Lufthansa byla v rozmezí tržní ceny za prodané podíly společnosti ÖIAG ve skupině Austrian Airlines. Podmínky proto neměly na kupní cenu žádný vliv.

(220) Tento závěr potvrzuje kvalitativní posouzení výše uvedených podmínek. Jak bylo uvedeno výše, rakouské orgány uvedly, že podmínky uložené společnosti ÖIAG v pověření k privatizaci nebyly takové, aby měly nepříznivý či vůbec nějaký dopad na cenu, kterou byli kupující ochotni zaplatit.

(221) Pokud jde o cíl týkající se „zachování co nejvyššího počtu jistých pracovních míst", Komise zastává názor, že tento požadavek představuje pouze cíl, jehož má být dosaženo podle nejlepšího vědomí a svědomí. Komise uvádí, že tato podmínka byla formulována tak, aby tím nebyla potenciálním kupcům uložena žádná obtížná nebo závazná povinnost. Vzhledem k této skutečnosti dospěla Komise k závěru, že tato podmínka, která nepředstavovala žádnou zátěž a byla všem potenciálním kupujícím podle formulace podkladů pro nabídkové řízení zřejmá, neměla žádný vliv na snížení ceny a nemohla odradit potenciální investory od podání nabídky, nebyla proto spojena s žádnými ztrátami prostředků pro stát. Tento závěr dokládá rovněž skutečnost, že všechny nabídky podané uchazeči byly omezené a pečlivě zformulované, což jim umožňovalo flexibilitu s cílem zajistit, aby byly splněny jejich obchodní cíle zaměřené na zisk ([35]).

([35]) V tomto ohledu viz rovněž rozhodnutí Komise 2008/767/ES.

(222) S ohledem na „zřízení subjektu pro hájení místních rakouských zájmů" Komise analogicky uvádí, že takovýto subjekt je pouze poradní a nemá žádné rozhodovací pravomoci. Mimoto nebyl žádný z […] uchazečů takovouto podmínkou odrazen, jelikož […]. Komise proto může vyvodit závěr, že tato podmínka vzhledem k tomu, že nepředstavuje žádnou zátěž, nesnížila kupní cenu a nemohla odradit potenciální investory od podání nabídky. Nezahrnuje proto žádnou státní podporu.

(223) Pokud jde o cíl týkající se „zachování ústředí s rozhodovací pravomocí v Rakousku", Komise uvádí, že všichni […] uchazeči oznámili svůj záměr zachovat ústředí s rozhodovací pravomocí v Rakousku. Jelikož tato podmínka je založena na logice požadavku týkajícího se „hlavních akcionářů" a představuje pouze zpřesnění tohoto požadavku, projedná Komise oba požadavky společně.

(224) S ohledem na otázku týkající se struktury hlavních rakouských akcionářů Komise uvádí, že tato podmínka platila pro všechny uchazeče a že si všichni […] uchazeči byli vědomi zvláštního trhu skupiny Austrian Airlines v určitých regionech a že o něj měli zájem a že měli zájem na zachování určitých dvoustranných přepravních práv; […]. V této souvislosti Komise podotýká, že uchazeči zamýšleli získat skupinu Austrian Airlines jako podnik pokračující v činnosti, a nikoli jako majetkovou hodnotu. Kvůli právním a jiným zvláštnostem odvětví letecké dopravy je hodnota určité trasy určena ve značném rozsahu nehmotnými aktivy, například letištními časy a leteckými provozními právy. Jako takové bylo zachování těchto práv považováno za pozitivní prvek jak prodávajícím, tak i kupujícím s cílem zachovat hodnotu podniku.

(225) Vzhledem k těmto skutečnostem může Komise vyvodit závěr, že tato podmínka a podmínka týkající se zachování ústředí s rozhodovací pravomocí v Rakousku byly místo zátěže v zásadě obchodními podmínkami, jež byly stanoveny fakticky k zachování dvoustranných přepravních práv s určitými třetími zeměmi, a tudíž spíše k zajištění výnosů podniku a hodnoty skupiny Austrian Airlines pro potenciálního kupce, než například stanovení úrovně výstupu a investic. Komise zastává rovněž názor, že taková podmínka sice mohla vést k problémům s ohledem na slučitelnost s právem Společenství, její význam však byl všem potenciálním uchazečům jasný a byla důležitá, jelikož zachování přepravních práv je nezbytné. V rámci současného stavu rozvoje mezinárodního trhu letecké dopravy a dvoustranných dohod se třetími zeměmi se Komise domnívá, že takovéto podmínky nejsou v tomto odvětví neobvyklé.

(226) Komise mimoto uvádí, že tyto podmínky nebyly žádným z potenciálních kupujících zpochybněny, nýbrž že se všichni uchazeči pokoušeli je splnit podobným, i když rozdílným způsobem, […]. Na tomto základě může Komise vyvodit závěr, že požadavek na ústředí s rozhodovací pravomocí v Rakousku, ani požadavek na zachování struktury hlavních rakouských akcionářů nebyly takové, aby mohly snížit kupní cenu, a potenciální investoři nebyli odrazeni od podání nabídek, takže s těmito požadavky nebyla spojena žádná ztráta státních prostředků.

(227) Ačkoliv by se takovéto podmínky v nabídkovém řízení obecně považovaly za podmínky, jež mohou vést ke ztrátě státních prostředků, výše uvedené kvalitativní posouzení v tomto zvláštním případě potvrzuje, že tyto podmínky neměly vzhledem k velmi specifické povaze odvětví letecké dopravy žádný dopad na zaplacenou cenu, naopak vedly k zachování úplné hodnoty skupiny Austrian Airlines.

(228) Vzhledem k těmto skutečnostem dospěla Komise k závěru, že cena, kterou společnost Lufthansa zaplatila společnosti ÖIAG za podíly ve skupině Austrian Airlines, nezahrnuje žádnou podporu pro společnost Lufthansa.

(229) Jelikož Komise zjistila, že se prodej uskutečnil za tržní cenu, není nutno v rámci tohoto šetření týkajícího se státní podpory dále přezkoumat přiměřenost a průhlednost privatizačního procesu.

6.1.2 *Použití kritéria investora v tržním hospodářství*

(230) Závěr, že cena, kterou společnost Lufthansa zaplatila za podíly společnosti ÖIAG ve skupině Austrian Airlines, odpovídá tržní ceně, nevylučuje možnost, že podpora byla poskytnuta samotné skupině Austrian Airlines. Skutečnost, že za tento podnik byla zaplacena tržní cena, může případně zajistit, že kupujícímu nebude poskytnuta nová podpora, kupujícího však nelze zaměňovat s podnikem, který byl prodán za zápornou cenu. Podle ustálené judikatury Soudního dvora je v případě, že podnik, který obdržel protiprávní podporu, je získán za tržní cenu, tj. za nejvyšší cenu, kterou by byl ochoten zaplatit soukromý investor za normálních podmínek hospodářské soutěže za tuto společnost ve stavu, v němž se – zejména po obdržení státní podpory – nachází, prvek podpory hodnocen za tržní cenu a zahrnut do kupní ceny ([36]).

([36]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci C-305/89, *Itálie* v. *Komise* („ALFA Romeo"), Sb. rozh. 1991, s. I-6103, bod 40; rozsudek Soudního dvora ze dne 20. září 2004 ve věci C-390/98, H.J. *Banks*, Sb. rozh. 2001, s. I-6117, bod 77; a rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004 ve věci C-277/00, *Německo* v. *Komise* („SMI"), Sb. rozh. 2004, s. I-3925, bod 80.

(231) Je-li podnik prodán státem za zápornou cenu, nepostačuje prodej za tržní cenu jako kritérium pro zjištění, že stát jednal jako investor v tržním hospodářství a že nebyla poskytnuta státní podpora. Takovýto investor v tržním hospodářství by srovnal rovněž zápornou tržní cenu s náklady, které by mu vznikly v případě alternativních možností, například při platební neschopnosti podniku („scénář při platební neschopnosti"). Rakouské orgány tvrdily, že rozhodnutí o prodeji podílu ve skupině Austrian Airlines společnosti Lufthansa za zápornou cenu představovalo z hlediska nákladů nejvýhodnější možnost z různých alternativ, jež měly k dispozici. Těmito jinými možnostmi byla strukturovaná likvidace, scénář založený na zachování samostatnosti a scénář při platební neschopnosti.

(232) V tomto ohledu Komise podotýká, že alternativní scénáře není nutno v tomto rozhodnutí posoudit podrobně, jelikož by všechny vedly k vyšším nákladům než platební neschopnost.

Scénář při platební neschopnosti

(233) V případě platební neschopnosti by musely být všechny nesplacené závazky vůči zajištěným a nezajištěným věřitelům uhrazeny z výnosu z prodeje aktiv, na něž se nevztahuje výhradní vlastnictví. Podle rakouských právních předpisů nejsou upřednostněni žádní věřitelé, náklady správce podstaty jsou však uhrazeny přednostně před všemi nezajištěnými věřiteli. Rovněž nároky zaměstnanců nejsou uspokojeny přednostně, takže jsou uhrazeny podle podílu, který platí pro všechny věřitele. Akcionáři nemohou v případě platební neschopnosti pravděpodobně počítat s žádnou platbou. Na oplátku neručí akcionáři nad ztrátu svých podílů.

Převzetí všech neuhrazených závazků společností ÖIAG s cílem zabránit negativním účinkům na její ostatní účasti

(234) V této souvislosti rakouské orgány tvrdily, že by platební neschopnost skupiny Austrian Airlines měla za následek snížení bonity ostatních účastí společnosti ÖIAG (např. OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria atd.) a rovněž snížení bonity jiných účastí rakouského státu ([…]) Rakouské orgány mimoto uvedly, že takovéto snížení bonity by mělo nepříznivý dopad taktéž na kurz akcií těchto podniků a vedlo by u účastí společnosti ÖIAG a rovněž Rakouské republiky k velkým ztrátám.

(235) Snížení bonity by bylo podle názoru rakouských orgánů výsledkem neposkytnutí podpory ze strany mateřské společnosti. Rakouské orgány se dále domnívají, že podpora ze strany mateřského podniku patří k hlavním činitelům bonity. Uvedly příklady soukromých podniků, například bonitu Bank Austria a Hypovereinsbank, které měly prospěch z podpory ze strany své mateřské společnosti Unicredit.

(236) Komise za prvé uvádí, že stanovení bonity určitého podniku bez ohledu na to, zda je zcela v soukromém vlastnictví, nebo ve veřejném vlastnictví, nezávisí pouze na podpoře ze strany mateřské společnosti, nýbrž rovněž na jiných činitelích. K činitelům, které jsou rozhodující pro bonitu, patří výrobní charakteristiky podniku, riziko reinvestice, provozní a kapitálová efektivnost a následné činitele bonity, například závislost na zákaznících, diverzifikace, finanční situace a charakteristika z hlediska likvidity obecně.

(237) Příklady shrnuté v tabulce č. 1 se mimoto vztahují na snížení bonity mateřské společnosti, které vedlo k snížení bonity dceřiné společnosti. Podle metodiky pro posuzování bonity nemůže být bonita dceřiné společnosti lepší než bonita mateřské společnosti. V daném případě nemá společnost ÖIAG žádný rating týkající se její bonity.

(238) Zákon o ÖIAG ze dne 26. dubna 2000 mimoto výslovně zakazuje konsolidaci společnosti ÖIAG s podniky, v nichž má podíly, a její závazky jsou kryty státní zárukou. Zdá se, že se úloha společnosti ÖIAG podobá spíše úloze fondu pro správu majetku než úloze holdingové společnosti diverzifikovaného koncernu. Komise mimoto podotýká, že značný počet jejích účastí (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) je na vídeňské burze kótován zvlášť, místo aby byl spojen do jediné koncernové struktury, a že většina těchto podniků je ve vlastnictví jiných akcionářů než společnosti ÖIAG. Komise dále podotýká, že analytici při ověřování základních obchodních údajů podniků jako OMV AG, Österreichische Post nebo Telekom Austria nepřihlížejí k vývoji jiných podniků, v nichž má společnost ÖIAG podíly ([37]).

(239) Vzhledem k těmto skutečnostem nemůže Komise souhlasit s tvrzením, že by platební neschopnost skupiny Austrian Airlines měla dopad na stanovení bonity jiných účastí a vedla ke ztrátě hodnoty podílů společnosti ÖIAG. Komise nemůže podobně uznat, že by platební neschopnost skupiny Austrian Airlines mohla nepříznivě ovlivnit stanovení bonity a hodnotu jiných podniků ve vlastnictví Rakouské republiky.

Uhrazení sociálních nákladů společností ÖIAG

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) Rakouské orgány a společnost Austrian Airlines poskytly Komisi informace o případech, kdy podniky v soukromém vlastnictví uhradily dobrovolně náklady sociálních plánů, pokud uzavíraly určitá obchodní odvětví nebo závody v Rakousku.

(244) Na základě těchto informací se zdá, že v Rakousku je běžné, že mateřský podnik nebo koncern při uzavření dceřiné společnosti nebo snížení výrobní kapacity za účelem přemístění výroby do zahraničí hradí sociální náklady. Rakouské orgány tvrdily, že totéž platí, pokud mateřská společnost nebo koncern ponechá dceřinou společnost v platební neschopnosti.

(245) V této souvislosti Komise podotýká, že v případech, které byly uvedeny jako příklad, mateřská společnost nadále nabízela v Rakousku výrobky se značkou zlikvidované dceřiné společnosti, ačkoli byla výroba nebo její části přemístěny do zahraničí. V této souvislosti Komise uvádí, že z hospodářského hlediska je přiměřené, pokud při strukturované likvidaci dceřiné společnosti převezme mateřská společnost její závazky vůči zaměstnancům podle platných pracovněprávních předpisů, jestliže mateřská společnost nadále působí na dotyčném trhu. V daném případě by však společnost ÖIAG v hypotetickém scénáři při platební neschopnosti úplně odešla z trhu letecké dopravy v Rakousku. Nezdá se proto přesvědčivé, že by soukromý investor (jako čistě finanční holdingová společnost) v podobné situaci jako ÖIAG z důvodů souvisejících s dobrým jménem značky „Austrian Airlines“ (značky, s níž již nejsou spojeny žádné zájmy) převzal sociální náklady.

(246) Komise rovněž podotýká, že výše sociálních nákladů skupiny Austrian Airlines (viz tabulka č. 2), které by byly hypoteticky uhrazeny společností ÖIAG v případě platební neschopnosti, nelze ze stejných důvodů srovnávat s příklady dobrovolného převzetí sociálních nákladů. Komise dále poznamenává, že sociální náklady skupiny Austrian Airlines jsou ve srovnání se sociálními náklady dobrovolně uhrazenými jinými podniky (viz tabulka č. 4) velmi vysoké jak s ohledem na průměrnou jednotlivou platbu, tak i na celkovou částku.

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

(247) Rakouské orgány tvrdily, že zjevně existuje řada činitelů, které ovlivňují náklady takovéhoto sociálního plánu. K nejdůležitějším činitelům patří délka pracovního poměru zaměstnanců daného podniku a výše platů. V daném případě Komise uvádí, že náklady sociálního plánu v případě platební neschopnosti podniku a při uzavření výrobní jednotky mohou být jiné než při snížení výrobní kapacity, při němž podnik nadále působí na trhu.

(248) V tomto ohledu zastává Komise názor, že rakouské orgány nedoložily, že by platební neschopnost měla dostatečné negativní účinky na dobré jméno značky holdingové společnosti ÖIAG, takže tato se domnívala, že je povinna dobrovolně převzít sociální náklady takovéto řádové hodnoty.

(249) Co se týká tvrzení, že společnost ÖIAG ve skutečnosti funguje jako mateřský podnik skupiny Austrian Airlines, Komise podotýká, že podle rakouského práva, konkrétně podle zákona, který upravuje založení a činnost společnosti ÖIAG (§ 11 odst. 2 zákona o ÖIAG), je zakázáno vytvoření skupiny mezi společností ÖIAG a podniky, v nichž má podíly. Společnost ÖIAG mimoto ve své rozvaze nekonsoliduje pro účetní účely výsledky podniků, v nichž má podíly, jak by se očekávalo od soukromé holdingové společnosti. To dále potvrzuje skutečnost, že i) pro účely evropského práva v oblasti hospodářské soutěže nejsou společnost ÖIAG a podniky, v nichž má podíly, (jak se zdá) hospodářským subjektem, a ii) že podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků („nařízení ES o spojování“) ([38]) Komise nepovažuje společnost ÖIAG za účelem výpočtu prahových hodnot obratu za skupinu.

(250) Bez ohledu na sociální a politický tlak, který by byl výsledkem rozhodnutí o připuštění platební neschopnosti skupiny Austrian Airlines, zastává Komise nadále názor, který vyjádřila při zahájení řízení, že rozhodnutí společnosti ÖIAG o dobrovolném převzetí nákladů spojených se sociálním plánem v případě platební neschopnosti skupiny Austrian Airlines vyplývá (jak se zdá) ze skutečnosti, že společnost ÖIAG je veřejnou holdingovou společností, a soukromý investor, který provozuje holdingovou společnost, by v podobné situaci tyto náklady nehradil.

(251) V souladu s tím je nutno uvést, že v případě platební neschopnosti skupiny Austrian Airlines by se náklady společnosti ÖIAG rovnaly nule.

([38]) Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

6.1.3 *Závěr*

(252) Komise sice dospěla k závěru, že postupem prodeje bylo dosaženo nejvyšší možné tržní ceny za skupinu Austrian Airlines, došla však rovněž k názoru, že by platební neschopnost letecké společnosti představovala pro stát výhodnější možnost z hlediska nákladů. Komise se proto domnívá, že částku, o kterou záporná cena převyšuje náklady platební neschopnosti pro stát a společnost ÖIAG, je nutno považovat za státní prostředky poskytnuté skupině Austrian Airlines. Jelikož se náklady platební neschopnosti pro akcionáře rovnají nule, představuje částku státní podpory celá částka záporné ceny, která se nachází v rozpětí od […] EUR do […] EUR – s maximální částkou podpory ve výši […] EUR.

(253) Záporná kupní cena zahrnovala státní prostředky, jelikož byla poskytnuta přímo subjektem (ÖIAG), který je zcela ve vlastnictví státu a je jím ovládán. Vyplývá z pověření k privatizaci, kterým rakouská vláda zmocnila společnost ÖIAG k odprodeji všech podílů ve skupině Austrian Airlines, lze ji tudíž přičíst státu. Týká se podniku (Austrian Airlines), který zejména od liberalizace letecké dopravy soutěží s ostatními leteckými společnostmi ve Společenství. Ovlivňuje obchod uvnitř Společenství, jelikož se týká podniku, který působí v oblasti dopravy mezi členskými státy, a narušuje hospodářskou soutěž.

(254) Zápornou kupní cenu je proto nutno považovat za státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

7. **SLUČITELNOST PODPORY SE SPOLEČNÝM TRHEM**

(255) Poté, co Komise dospěla k závěru, že záporná kupní cena představuje státní podporu, musí Komise posoudit slučitelnost této podpory se společným trhem.

(256) Slučitelnost podpory se společným trhem musí být proto posouzena na základě čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy o ES, v nichž jsou uvedeny výjimky z obecného pravidla neslučitelnosti podpory se společným trhem stanoveného v čl. 87 odst. 1.

(257) V daném případě připadá v úvahu pouze výjimka stanovená v čl. 87 odst. 3 písm. c). Podle čl. 87 odst. 3 písm. c) lze považovat za přípustné podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(258) V tomto ohledu zahrnuje platný rámec Společenství pro rozhodnutí o slučitelnosti podpory se společným trhem pokyny z roku 2004, jakož i pokyny pro odvětví letecké dopravy z roku 1994.

7.1 **Slučitelnost se společným trhem a možné porušení pravidel vnitřního trhu**

(259) Při zahájení řízení Komise uvedla, že Rakousko udělilo společnosti ÖIAG pověření k privatizaci, v němž byla stanovena řada podmínek. V průběhu řízení Komise zjistila, že tyto podmínky nebyly ve zvláštní situaci tohoto případu takové, aby měly negativní či vůbec nějaký dopad na cenu, kterou byli nabyvatelé ochotni zaplatit.

(260) Na první pohled by však mohly prodejní podmínky, podle nichž bylo nutno zřídit subjekt pro hájení místních rakouských zájmů a zachování struktury hlavních rakouských akcionářů, stejně jako požadavek na zachování ústředí s rozhodovací pravomocí skupiny Austrian Airlines v Rakousku, vzbuzovat obavy s ohledem na články 43, 49 a 56 Smlouvy o ES o svobodě usazování, volném pohybu služeb a volném pohybu kapitálu.

(261) Vzniká tudíž otázka, nakolik musí Komise zohlednit možné porušení pravidel vnitřního trhu při posuzování slučitelnosti státní podpory se společným trhem ([39]).

(262) V daném případě Komise zjistila, že podmínky uložené v pověření k privatizaci nezvýšily v žádném případě narušení z důvodu záporné ceny, jelikož podmínky neměly žádné finanční dopady na uhrazenou kupní cenu. V daném případě jsou podmínky týkající se akcionářů a ústředí podniku s rozhodovací pravomocí spojeny s dvoustrannými dohodami o letecké dopravě a v této podobě nevede jejich uplatňování k diskriminaci potenciálních kupců, jelikož všichni měli stejný zájem na pokračování, aby chránili své možné činnosti. Podmínky stanovené v pověření k privatizaci proto neuložily žádná dodatečná omezení kromě již existujících dvoustranných dohod o letecké dopravě. Neexistuje proto důvod pro přihlédnutí k možnému porušení pravidel vnitřního trhu při posuzování slučitelnosti podpory.

(263) Komise proto posoudila, zda je plán restrukturalizace v souladu s ustanoveními platných pokynů. Podle obecné zásady (bod 31 pokynů z roku 2004) „poskytnutí podpory na restrukturalizaci bude možné pouze za takových okolností, kdy lze prokázat, že to není v rozporu se zájmem Společenství. To bude možné pouze při splnění přísných kritérií, a pokud bude jisté, že jakékoli narušení hospodářské soutěže bude vynahrazeno výhodami plynoucími z udržení podniku na trhu… a že v zásadě existují přiměřená kompenzační opatření ve prospěch ostatních soutěžitelů."

([39]) Podle judikatury tomu tak je, „pokud způsoby podpory, které by byly v rozporu s jinými zvláštními ustanoveními Smlouvy než ustanoveními článků 92 a 93, mohou být do té míry nerozlučně spjaty s předmětem podpory, že není možné je posoudit odděleně" (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 22. března 1977 ve věci 74/76, *Ianelli&Volpi* v. *Meroni*, Sb. rozh. 1977, s. 557, a rozsudek Soudního dvora ze dne 15. června 1993 ve věci C-225/91, *Matra* v. *Komise*, Sb. rozh. 1993, s. I-3203, bod 41).

(264) Následně jsou v pokynech uvedeny různé podmínky, za nichž lze poskytnout podporu na restrukturalizaci.

7.1.1 *Totožnost a způsobilost podniku*

(265) Podle bodu 13 pokynů není „podnik, který patří k větší obchodní skupině nebo byl větší obchodní skupinou převzat, … za normálních okolností způsobilý pro poskytnutí podpory na záchranu nebo restrukturalizaci s výjimkou případu, kdy je možné prokázat, že jsou dané obtíže její vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny, a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je vyřešila sama skupina".

(266) Při zahájení řízení Komise uvedla, že někteří stěžovatelé tvrdili, že v souvislosti s převzetím skupiny Austrian Airlines společností Lufthansa není skupina Austrian Airlines způsobilá pro podporu.

(267) V tomto ohledu Komise podotýká, že oznámené opatření sice předpokládá, že společnost Lufthansa převezme skupinu Austrian Airlines, potíže, s nimiž se potýká skupina Austrian Airlines, však nesouvisí s plánovaným převzetím. Rakouské orgány mimoto uvedly, že snížení zadlužení skupiny Austrian Airlines („finanční restrukturalizace") představuje cenu, kterou je společnost Lufthansa po průhledném a otevřeném nabídkovém řízení ochotna akceptovat za převzetí, a že by se bez tohoto opatření prodej neuskutečnil.

(268) Komise uvádí, že rozhodnutí rakouského státu ohledně poskytnutí prostředků a dohody podepsané mezi společnostmi ÖIAG a Lufthansa stanoví, že příjemcem poskytnutých prostředků je skupina Austrian Airlines, a nikoli společnost Lufthansa, a že poskytnuté prostředky skupina Austrian Airlines obdržela ve formě navýšení kapitálu. Hlavním účinkem poskytnutí prostředků je přežití restrukturalizované skupiny Austrian Airlines. Komise dále podotýká, že skupina Austrian Airlines není až do dokončení prodeje součástí koncernu Lufthansa, takže otázka, zda společnost Lufthansa mohla zlepšit finanční situaci skupiny Austrian Airlines vlastními prostředky, není relevantní. Mezi společnostmi Lufthansa a Austrian Airlines neexistuje rovněž žádný koncernový vztah, který by byl založen na stávající spolupráci. Komise proto může vyvodit závěr, že skupina Austrian Airlines není součástí koncernu Lufthansa.

(269) Komise tudíž vyvozuje závěr, že příjemcem podpory je skupina Austrian Airlines.

(270) Jako další krok musela Komise objasnit, zda skupina Austrian Airlines přichází v úvahu pro restrukturalizaci podle pokynů z roku 2004. Komise dospěla k tomuto závěru již v rozhodnutí o schválení podpory na záchranu ([40]) a v rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení. V průběhu vyšetřovacího řízení Komise nezjistila žádné prvky, jež by vedly ke změně tohoto hodnocení.

(271) V tomto ohledu vyvozuje Komise závěr, že skupina Austrian Airlines je podnikem v obtížích ve smyslu pokynů z roku 2004.

7.1.2 *Obnovení dlouhodobé životaschopnosti*

(272) Druhou podmínkou (stanovenou v bodě 35 pokynů z roku 2004) je, že „plán restrukturalizace, jehož doba trvání musí být co nejkratší, musí v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku obnovit jeho dlouhodobou životaschopnost".

(273) V pokynech z roku 2004 (v bodě 37) je dále uvedeno, že „plán musí počítat s přeměnou, která podniku po dokončení restrukturalizace umožní pokrýt všechny její náklady, včetně odpisových a finančních nákladů. Očekávaná kapitálová návratnost musí být dostatečná na to, aby restrukturalizovanému podniku umožnila konkurovat na trhu na základě jeho vlastních předností".

(274) Při zahájení řízení vznesla Komise otázky ohledně předpokladů, jež byly základem předloženého plánu restrukturalizace. Vznesla rovněž otázky ohledně úspor nákladů a synergií, na něž plán odkazuje, vzhledem ke skutečnosti, že společnosti Austrian Airlines a Lufthansa již ve velké míře spolupracují.

(275) Co se týká skutečnosti, že společnosti Lufthansa a Austrian Airlines již spolupracují v rámci Star Aliance, a s ohledem na jejich společný podnik předložilo Rakousko Komisi informace, které prokazují, že v případě kapitálové účasti je integrace podniků v odvětví letecké dopravy z hospodářského hlediska podstatně větší, což vede k vyšším úsporám nákladů než v případě partnerství bez kapitálové účasti. Rakousko odkazuje na odborné studie, podle nichž bylo u čistě koordinujících partnerství dosaženo úspor nákladů ve výši přibližně 1,9 %, zatímco společné provozní činnosti vedly k úsporám ve výši přibližně 5,6 % celkových nákladů. Spolupráce, která byla podpořena kapitálovou účastí, naproti tomu vedla k úsporám nákladů ve výši přibližně 11,4 % ([41]).

([40]) Viz poznámka pod čarou č. 8.
([41]) Viz poznámka pod čarou č. 27.

(276) Komise podotýká, že plán restrukturalizace byl založen na konsolidaci výhod vyplývajících ze snížení nákladů a synergií plynoucích z integrace letecké společnosti do koncernu Lufthansa. Plán předpokládá snížení a změnu velikosti letadlového parku, optimalizaci produktů, opatření k snížení nákladů a potenciální synergie.

(277) […] Komise uvádí, že pozdější obchodní plán společnosti Lufthansa přihlíží co nejvíce k zhoršení situace na světovém trhu letecké dopravy, a zejména na trzích skupiny Austrian Airlines ve střední a východní Evropě. Společnost Lufthansa uvedla, že kvůli hospodářské krizi se výhledy ve srovnání s plánem z října 2008 značně zhoršily.

(278) Společnost Lufthansa uvedla, že pětiletý finanční plán (2009–2013) ukazuje, že podnik jak v případě „základního scénáře", tak i v případě „realistického scénáře" a „pesimistického scénáře" z krátkodobého až dlouhodobého hlediska […]. Společnost očekávala […], že skupina Austrian Airlines bude schopna uhradit své odpisy, náklady na pronájem letadel a úrokové náklady od […]. […].

(279) Společnost Lufthansa poznamenala, že některá ze základních opatření, […]. Podle názoru společnosti Lufthansa však lze dlouhodobou životaschopnost skupiny Austrian Airlines obnovit pouze tehdy, bude-li možné realizovat podle předpokladů pozměněný plán restrukturalizace stejně jako další opatření k snížení nákladů, která je ještě nutno dojednat, a tím bude možno dosáhnout potřebných úspor nákladů.

(280) Obchodní plán je založen na průměrném směnném kurzu USD/EUR ve výši přibližně […] a průměrné ceně ropy ve výši […] za barel v období 2009–2013. Mimoto se v něm předpokládá, že […].

(281) Výnosy z letecké dopravy budou v roce 2009 o […]. Následně plán předpokládá […] ročně s tím, jak se budou trhy skupiny Austrian Airlines zotavovat a objeví se přínosy výnosových synergií. […] má podnik v případě výnosů z letecké dopravy opět dosáhnout úrovně […].

(282) […] U koeficientů zaplnění sedadlové kapacity se v letech 2008 až 2010 počítá […], což se má poněkud zlepšit teprve od […]. Rovněž průměrné výnosy na osobokilometr budou v roce 2009 pravděpodobně o […].

(283) […] ([42]).

(284) Na základě spolupráce společností Austrian Airlines a Lufthansa zahrnuje plán výnosové synergie ve výši […] EUR a nákladové synergie ve výši […] EUR, jichž má být dosaženo od […].

([42]) […]

(285) Výnosové synergie budou z jedné třetiny […], z jedné třetiny […] a z poslední třetiny z […].

(286) […]

(287) S ohledem na zaměstnance se plánuje […]. V současnosti zaměstnává prodejní organizace skupiny Austrian Airlines […] pracovníků, z toho […] v Rakousku. Společnost Lufthansa předpokládá […]. To znamená, že […]. Plán restrukturalizace mimoto předpokládá rovněž úpravu […], jelikož tyto kapacity budou začleněny do koncernu Lufthansa. Tato úprava by vedla k […] ([…]). Dále jsou plánovány menší změny v jiných obchodních oblastech, takže při […]. V období mezi koncem roku 2008 a rokem 2013 sníží tato opatření […].

(288) Celkové mimořádné náklady ve výši […] milionů EUR, které jsou naplánovány pro skupinu Austrian Airlines na období 2009–2013, zahrnují náklady […].

Tabulka č. 12

Zisk před úroky a zdaněním (EBIT) před mimořádnými položkami, 2008–2013, podle předpokladů společnosti Lufthansa

(v mil. EUR)

EBIT před mimořádnými položkami	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(289) Zisk podniku před úroky a zdaněním (EBIT) (provozní rentabilita) před mimořádnými položkami bude podle výpočtů […].

(290) Společnost Lufthansa však poukazuje na skutečnost, že skupina Austrian Airlines má roční úrokové náklady ve výši přibližně […] EUR kvůli značným zúročitelným finančním a důchodovým závazkům. Prahové hodnoty čistého zisku bude dosaženo […].

(291) Komise musí posoudit, zda je skupina Austrian Airlines schopna úspěšně dokončit restrukturalizaci ve stanovené lhůtě. […]

(292) Na základě přepracovaného plánu by skupina Austrian Airlines měla být schopna značně snížit své náklady. Toto významné snížení nákladové základny by mělo podniku spolu s […] zajistit potřebnou pružnost a přizpůsobivost, aby mohl dosáhnout pokroku při plnění cílů.

(293) Vzhledem k těmto skutečnostem zastává Komise názor, že by skupina Austrian Airlines měla být schopna restrukturalizaci úspěšně provést do roku 2015. V tomto ohledu se však Komise nedomnívá, že za začátek restrukturalizace je nutno považovat datum zahájení provádění programu „Go4Profit“. Spíše se zdá, že opatření přijatá v rámci programu „Go4Profit“ (ačkoliv vedla k snížení nákladů skupiny Austrian Airlines) nebyla dostatečná pro restrukturalizaci podniku a byla vypracována v souvislosti s řešením založeným na samostatnosti podniku.

(294) Komise musela dále ověřit, zda jsou předpoklady, na nichž je založen plán restrukturalizace, za daných okolností přiměřené, a zda jsou předpovědi a prognózy v souladu s požadavky pokynů. V pokynech z roku 2004 (bod 35) je v tomto ohledu uvedeno: „Tento plán musí být se všemi souvisejícími podrobnostmi předložen Komisi a musí zejména zahrnovat průzkum trhu. Zlepšení životaschopnosti musí být především výsledkem interních opatření obsažených v plánu restrukturalizace; vnější faktory, jako jsou cenové výkyvy nebo změny poptávky, na něž podnik nemá velký vliv, mohou být vzaty v úvahu pouze, pokud jsou prognózy trhu obecně uznávány.“

(295) V této souvislosti se Komise domnívá, že obchodní plán předložený v dubnu 2009 zahrnuje realistické negativní prognózy. Předpoklady týkající se ceny paliva, směnných kurzů, objemu přepravy a vývoje trhu, které Komisi předložila společnost Lufthansa, jsou přijatelné, a proto se předpovědi plánu restrukturalizace týkající se pokroků s ohledem na celkový výsledek skupiny Austrian Airlines při zohlednění dopadů hospodářské krize na odvětví letecké dopravy jeví jako věrohodné. Komise uvádí, že podnik bude s velkou pravděpodobností pod kontrolou nového, soukromého vlastníka dlouhodobě životaschopný, takže v tomto ohledu je prodej skutečně hlavním aspektem restrukturalizace skupiny Austrian Airlines.

(296) Na základě výše uvedených činitelů se Komise domnívá, že skupina Austrian Airlines bude od roku 2015 schopna obnovit svou dlouhodobou životaschopnost, jak se předpokládá v obchodním plánu na období 2009–2015. Životaschopnost bude proto obnovena v období restrukturalizace v délce přibližně šesti let, což Komise považuje za přiměřenou lhůtu.

7.1.3 *Výše vlastního příspěvku*

(297) Co se týká výše vlastního příspěvku, v pokynech z roku 2004 (bod 43) je stanoveno, že „od příjemců podpory se očekává, že k plánu restrukturalizace přispějí významným dílem z vlastních zdrojů, včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniku, nebo z vnějších zdrojů za tržních podmínek. Toto přispění bude svědčit o tom, že jsou hospodářské subjekty přesvědčeny o možnosti opětovné životaschopnosti daného podniku. Takové přispění musí být skutečné, tj. opravdové, bez všech očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok, a musí být co nejvyšší.“ V pokynech je uvedeno, jaká výše vlastního příspěvku se obvykle považuje za přiměřenou. U podniku o velikosti jako v případě skupiny Austrian Airlines by měl tento příspěvek činit 50 %. V této souvislosti Komise uvádí, že podle pokynů z roku 2004 (bod 18) nejsou těmito pokyny dotčena zvláštní odvětvová pravidla týkající se podniků v obtížích, včetně pravidel pro odvětví letecké dopravy.

(298) V tomto ohledu rakouské orgány tvrdily, že pokyny pro odvětví letecké dopravy z roku 1994, které představují *lex specialis* s ohledem na státní podpory pro letecké společnosti, nestanoví vlastní finanční příspěvek v určité výši. Zastávaly však názor, že tento požadavek je každopádně splněn a že vlastní finanční příspěvek překračuje 50 % nezbytných restrukturalizačních nákladů.

(299) Rakouské orgány uvedly, že celkové restrukturalizační náklady dosahují výše […] EUR, a jelikož státní podpora, kterou Rakousko poskytlo, činí 500 milionů EUR, představuje vlastní finanční příspěvek společností Austrian Airlines a Lufthansa přibližně […] milionů EUR, tudíž 55,5 % celkové částky.

(300) Informace poskytnuté společností Lufthansa se mírně liší. Společnost Lufthansa uvedla, že celkové restrukturalizační náklady činí […] milionů EUR. Jelikož prostředky poskytnuté Rakouskem činí 500 milionů EUR, představuje vlastní finanční příspěvek společností Austrian Airlines a Lufthansa přibližně […] milionů EUR, tudíž 67 % celkové částky.

(301) Jak Rakousko, tak i společnost Lufthansa tvrdily, že společnost Lufthansa musela snížit zadlužení, aby zachovala podíl vlastního kapitálu v koncernu na předchozí úrovni, jelikož míra zadlužení skupiny Austrian Airlines byla vyšší než v případě společnosti Lufthansa. Celkové čisté závazky skupiny Austrian Airlines (bez podpory na záchranu ve výši 200 milionů EUR, kterou je nutno po dokončení převzetí vrátit) činí přibližně […] EUR. Po částečném splacení s pomocí poskytnutých prostředků ve výši 500 milionů EUR zůstávají čisté závazky ve výši […] milionů EUR. Skupina Austrian Airlines bude společností Lufthansa převzata s těmito závazky. To odpovídá […]. Rozdíl v míře zadlužení společnosti Lufthansa, […], činí […] EUR. V současnosti však není jasné, jak a kdy dojde ke splacení dluhů skupiny Austrian Airlines.

(302) V případě, že tato částka bude společností Lufthansa účinně zaplacena skupině Austrian Airlines ve formě kapitálového příspěvku, může Komise uznat, že tato částka představuje vlastní příspěvek. Čisté převzetí dluhů skupiny Austrian Airlines a jejich dopad na roční účetní závěrku koncernu Lufthansa nepředstavují samy o sobě vlastní příspěvek. Komise uvádí, že při nezohlednění tohoto prvku jako restrukturalizačních nákladů a jako vlastního příspěvku by příslušné částky činily […].

(303) Pokud jde o kumulované provozní ztráty skupiny Austrian Airlines za období 2009–2013, které jsou uvedeny v tabulce č. 12, byla celková částka ve výši […] EUR diskontována pomocí diskontní sazby ve výši 9,7 % na čistou současnou hodnotu (NPV) ve výši […] EUR. Komise může uznat, že tato částka, kterou společnost Lufthansa poskytne v hotovosti, představuje vlastní příspěvek k plánu restrukturalizace.

(304) Co se týká některých jiných nákladů, například nákladů na integraci k dosažení ročních synergických účinků ([…] EUR), běžných dodatečných restrukturalizačních nákladů od prodeje v prosinci 2008 ([…] EUR) a transakčních nákladů ([…] EUR), Komise uznává, že tyto náklady jsou součástí restrukturalizačních nákladů. Tyto náklady uhradí společnost Lufthansa.

(305) Pokud však jde o náklady programu „Go4Profit“ ve výši […] EUR, Komise není ochotna je uznat jako způsobilé náklady, jelikož vznikly před zahájením provádění plánu restrukturalizace. Totéž platí pro vyšší náklady na refinancování v důsledku finanční krize ve výši […] EUR, jež rakouské orgány uvedly jako položky restrukturalizačních nákladů společnosti Lufthansa; Komise uvádí, že tyto náklady nebyly společností Lufthansa uvedeny a že představují běžné provozní náklady.

(306) V následující tabulce je shrnuto posouzení jednotlivých položek restrukturalizačních nákladů ze strany Komise.

Tabulka č. 13

Náklady na restrukturalizaci skupiny Austrian Airlines

Opatření	Připomínky Rakouska	Připomínky společnosti Lufthansa	Hodnocení Komise
Příspěvek společnosti ÖIAG ke snížení čistých závazků	500 milionů EUR 0 % vlastní příspěvek	500 milionů EUR 0 % vlastní příspěvek	500 milionů EUR 0 % vlastní příspěvek
Snížení míry zadlužení na úroveň společnosti Lufthansa	(…)	(…)	(…)
Náklady programu „Go4Profit“	(…)	(…)	(…)
Dodatečná restrukturalizační opatření zavedená od prosince 2008	(…)	(…)	(…)
Náklady na integraci s ohledem na dosažení potřebných synergií	(…)	(…)	(…)
Náklady na poradenství/transakci	(…)	(…)	(…)
Vyšší náklady refinancování v důsledku finanční krize	(…)	(…)	(…)
Čistá současná hodnota (NPV) kumulovaných provozních ztrát	(…)	(…)	(…)
Restrukturalizační náklady celkem	(…)	(…)	(…)
Výše vlastního příspěvku	[…] EUR (56 %)	[…] EUR (67 %)	[…] EUR (64 %) […]. EUR (52 %)

(307) Na výše uvedeném základě vyvozuje Komise závěr, že celkové restrukturalizační náklady činí přibližně […] milionů EUR (nebo […] EUR v případě, že společnost Lufthansa nesníží zadlužení skupiny Austrian Airlines o […] EUR), přičemž vlastní příspěvek (poskytnutý společně nebo jednotlivě společnostmi Austrian Airlines a/nebo Lufthansa) činí […] EUR (nebo […] EUR). To odpovídá 64 % (nebo 52 %) restrukturalizačních nákladů. Komise tudíž vyvozuje závěr, že požadavek na dostatečný vlastní příspěvek na restrukturalizační náklady je v daném případě splněn.

7.1.4 *Podpora musí být omezena na minimum*

(308) V bodě 43 pokynů z roku 2004 je uvedeno: „Výše a míra podpory se musí omezit na úplné minimum restrukturalizačních nákladů nutných k provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje podniku, jeho akcionářů či společníků nebo obchodní skupiny, ke které náleží. Při posuzování tohoto aspektu bude vzata v úvahu jakákoli dříve poskytnutá podpora na záchranu.“ Komise je toho názoru, že tato podmínka je splněna.

(309) Restrukturalizační náklady činí (jak je uvedeno výše) […] EUR, zatímco částka podpory je omezena na 500 milionů EUR. Rakousko i společnost Lufthansa uvedly, že částka ve výši 500 milionů EUR představuje nezbytné minimum, které je zapotřebí k obnovení dlouhodobé životaschopnosti skupiny Austrian Airlines. Bez příspěvku, který bude použit k snížení závazků skupiny Austrian Airlines, by nebylo převzetí podniku společností Lufthansa z hospodářského hlediska únosné.

(310) V tomto ohledu Komise uvádí, že částka ve výši 500 milionů EUR jako záporná minimální cena, kterou je společnost Lufthansa ochotna akceptovat, vyplynula z otevřeného nabídkového řízení. Komise rovněž podotýká, že dotyčná částka bude použita výhradně k snížení nepřiměřeného zadlužení skupiny Austrian Airlines, a nepovede tudíž k nadbytku prostředků u skupiny Austrian Airlines.

(311) Komise považuje tuto částku za přijatelnou a vyvozuje závěr, že ve srovnání s příslušnými náklady nebude poskytnuta nadměrná podpora. Hlavní část prostředků na restrukturalizaci bude uhrazena z vlastních prostředků společností Austrian Airlines a/nebo Lufthansa.

7.1.5 *Kompenzační opatření*

(312) V pokynech z roku 2004 (bod 38) je rovněž stanoveno: „S cílem co nejvíce omezit nepříznivý dopad na podmínky obchodování, aby sledované přínosy převážily zápory, je třeba přijmout kompenzační opatření. Jinak bude podpora považována za podporu v rozporu se společným zájmem, a proto neslučitelnou se společným trhem.“

(313) Dále je stanoveno (bod 39): „Tato opatření mohou zahrnovat prodej aktiv, snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu a omezení vstupních překážek na dotčených trzích. Při posuzování vhodnosti kompenzačních opatření vezme Komise v úvahu strukturu trhu a podmínky hospodářské soutěže, aby bylo možné zajistit, že žádné takové opatření nepovede ke zhoršení struktury trhu, […].“

(314) Co se týká požadavku na vhodná kompenzační opatření ve smyslu pokynů z roku 2004 a pokynů pro odvětví letecké dopravy z roku 1994, Rakousko i společnost Lufthansa tvrdily, že základem pro posouzení opatření k zamezení narušení hospodářské soutěže je bod 38 odst. 3 pokynů pro odvětví letecké dopravy z roku 1994, podle nějž musí program restrukturalizace zahrnovat snížení kapacity, pokud to vyžaduje obnovení finanční životaschopnosti a/nebo situace na trhu.

(315) Rakouské orgány a společnost Lufthansa uvedly, že pokyny pro odvětví letecké dopravy z roku 1994, které s ohledem na pokyny z roku 2004 představují *lex specialis*, mají přednost před těmito pokyny z roku 2004. To vyplývá z bodu 18 pokynů z roku 2004, podle něhož nejsou pokyny z roku 2004 dotčena zvláštní odvětvová pravidla. Obnovení finanční životaschopnosti ani situace na trhu nevyžadují kompenzační opatření, která přesahují kroky, jež jsou již naplánovány v rámci restrukturalizace.

(316) Pokud jde o toto tvrzení, Komise se domnívá, že v daném případě situace na trhu ve skutečnosti vyžaduje dodatečné snížení kapacity. Komise nesouhlasí s tvrzením, že jedinými ukazateli nadměrné kapacity, které musí vzít v úvahu, jsou nedostatečné koeficienty zaplnění sedadlové kapacity a/nebo častý odchod účastníků trhu a chybějící podněty pro nový vstup na trh. V této souvislosti Komise podotýká, že skupina Austrian Airlines od roku 2006 prováděla opatření ke snížení nákladů a restrukturalizaci v rámci programu „Go4Profit“ a tento program neobnovil životaschopnost podniku. Skupina Austrian Airlines byla v minulosti ztrátová, je ztrátová v současnosti a bude ztrátová i ve střednědobém horizontu, takže by měla snížit svou nákladovou základnu a zrušit nebo snížit kapacity v neziskových segmentech trhů, na nichž působí.

(317) Bod 40 pokynů z roku 2004 stanoví: „Míru snížení kapacity či omezení působnosti na trhu je třeba stanovit případ od případu. Rozsah nezbytných opatření určí Komise na základě průzkumu trhu přiloženého k plánu restrukturalizace a ve vhodných případech na základě jiných, Komisi dostupných informací, včetně údajů poskytnutých zúčastněnými stranami.“

(318) Rakouské orgány uvedly, že skupina Austrian Airlines zahájila od roku 2006 program restrukturalizace „Go4Profit“, jehož prostřednictvím sníží velikost letadlového parku a zruší řadu dálkových tras. Kapacita na dálkových trasách má být snížena přibližně o […]. Stav zaměstnanců se sníží o […] pracovních míst nebo přibližně o […] a letadlový park se zmenší o […] letadel.

(319) V tomto ohledu Komise podotýká, že program „Go4Profit“ byl zahájen v roce 2006 a pokračoval v roce 2007. Nelze jej proto považovat za plán související s opatřeními, jež byla oznámena v prosinci 2008 a pozměněna v dubnu 2009. Komise proto z důvodů uvedených v 293. bodě odůvodnění zohlední jako kompenzační opatření pouze snížení kapacity, k němuž došlo od roku 2008.

(320) V průběhu roku 2008 byla kapacita v případě liniové dopravy snížena přibližně o […] a v případě charterových letů o […], což odpovídá snížení kapacity při nabízeném počtu sedadlokilometrů (ASK) celkem o […] oproti předchozímu roku.

(321) V plánu restrukturalizace oznámeném v prosinci 2008 společnost Lufthansa předpokládala, […].

(322) Počátkem roku 2009 byla mimoto přijata další restrukturalizační opatření, která vedla k dodatečnému snížení kapacity v případě liniové dopravy (zrušením tras i snížením počtu spojů) o […] a v případě charterové dopravy o […]. To představuje snížení kapacity v ASK od roku 2008 do roku 2009 celkem o […]. Je však třeba uvést, že plán restrukturalizace vychází z předpokladu, že v roce 2010 dojde ke zvratu ve vývoji trhu a posléze ke zvýšení kapacity.

(323) Rakouské orgány jako kompenzační opatření nabídly, že skupina Austrian Airlines (včetně svých dceřiných společností) sníží celkový nabízený počet sedadlokilometrů od počátku roku 2008 do 31. prosince 2010 o 15 % (základem pro srovnání je celkový nabízený počet sedadlokilometrů v hospodářském roce 2007). To zahrnuje významné omezení charterové dopravy, v níž má být počet nabízených sedadlokilometrů do konce roku […] snížen o […] ve srovnání s […].

(324) Mimoto se – v souladu s požadavky Komise – zvyšování počtu nabízených sedadlokilometrů po roce 2010 omezí na průměrná tempa růstu stanovená pro letecké společnosti, jež jsou členy Association of European Airlines; toto omezení zůstane v platnosti do konce roku 2015, nebo do okamžiku, kdy skupina Austrian Airlines dosáhne vyrovnaného EBIT, pokud k tomu dojde před koncem roku 2015.

(325) Aby mohla Komise sledovat dodržování této horní hranice zvyšování kapacity, je nutno předkládat Komisi každoročně zprávy, a to nejpozději do konce března roku následujícího po roce, pro nějž se podává zpráva.

(326) Komise podotýká, že trh letecké dopravy sice zažil počátkem roku 2009 značný pokles, snížení kapacity a horní hranici růstu je však nutno posoudit za celé období, během něhož platí, přičemž je nutno vzít v úvahu možnost zotavení trhu od roku 2010, které by se projevilo v dalším úbytku podílu letecké společnosti na trhu. Komise mimoto poznamenává, že se v období plánované restrukturalizace zmenší letadlový park z 98 letadel v roce 2008 na […] letadel v roce 2011. Komise v tomto ohledu uvádí, že […].

(327) Komise se mimoto domnívá, že vzhledem k úzké souvislosti mezi státní podporou spojenou s prodejem účasti ve skupině Austrian Airlines rakouským státem a spojením společností Lufthansa a Austrian Airlines je nutno posoudit dotyčná kompenzační opatření zkoumaná v souvislosti se státní podporou na základě navrhovaných kompenzačních opatření v rámci probíhajícího řízení o kontrole spojování ([43]).

(328) Společnosti Lufthansa a Austrian Airlines nabídly v rámci paralelního rozhodnutí o spojení určitá kompenzační opatření, například dalekosáhlé uvolnění letištních časů na různých jimi využívaných letištích, aby umožnily jednomu či několika novým účastníkům trhu provozování nové nebo dodatečné konkurenční letecké trasy. Společnosti Lufthansa, Austrian Airlines a jejich příslušné dceřiné společnosti se proto zavázaly, že podle zvláštního postupu uvolní letištní časy ([44]) na letištích Vídeň, Stuttgart, Kolín, Mnichov, Frankfurt a Brusel na trasách, u nichž Komise zjistila obavy v oblasti hospodářské soutěže ([45]) (dále jen „určené trasy mezi dvojicemi měst“).

(329) Počet poskytnutých letištních časů má nové letecké společnosti ([46]) umožnit provoz na určených trasách mezi dvojicemi měst s touto frekvencí:

— Vídeň-Stuttgart: až tři (3) spoje denně,

— Vídeň-Kolín/Bonn: až tři (3) spoje denně, nejvýše však 18 spojů týdně,

— Vídeň-Mnichov: až čtyři (4) spoje denně,

— Vídeň-Frankfurt: až pět (5) spojů denně,

— Vídeň-Brusel: až čtyři (4) spoje denně, nejvýše však 24 spojů týdně.

(330) Tato kompenzační opatření umožní včasný a pravděpodobný vstup nebo rozšíření činnosti konkurenčního podniku na dotyčných trasách, a omezí tudíž postavení podniku vzniklého spojením na trhu.

(331) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že ve zvláštní situaci daného případu představují kompenzační opatření navržená v rámci rozhodnutí o spojení, a to navrhované snížení kapacity ve spojení s omezením růstu po roce 2010, společně dostatečná kompenzační opatření, která zamezí narušení trhu spojenému s restrukturalizací.

7.1.6 *Dodatečné podmínky a přísliby*

(332) Podle bodu 46 pokynů z roku 2004 a bodu 40 (druhá věta) pokynů pro odvětví letecké dopravy z roku 1994 může Komise kromě kompenzačních opatření stanovit podmínky a povinnosti ve snaze zajistit, aby podpora nenarušovala hospodářskou soutěž v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem.

(333) Jak bylo uvedeno výše, Komise podotýká, že Rakouská republika udržuje s určitými třetími zeměmi dvoustranné dohody o letecké dopravě, v nichž není uznáno určení Společenství.

(334) Velká většina dvoustranných smluv o letecké dopravě se třetími zeměmi již obsahuje doložku o určení Společenství, a to buď na základě dvoustranných jednání, nebo prostřednictvím horizontální dohody. V této souvislosti rakouské orgány majíce na paměti své závazky vyplývající z práva Společenství přislíbily, že dohody vypoví, nebo je sjednají znovu podle ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách ([47]).

([43]) Případ COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines.

([44]) Tj. povolení udělené letecké společnosti využívat letištní infrastrukturu letiště v určitý den a v určitou hodinu k odletu nebo přistání.

([45]) Tyto existují na trasách mezi těmito městy: Vídeň-Stuttgart, Vídeň-Kolín, Vídeň-Mnichov, Vídeň-Frankfurt a Vídeň-Brusel.

([46]) Definována jako „jakákoli letecká společnost nebo společnosti, jež jsou členy stejné aliance (kromě obou stran spojení včetně všech leteckých společností, které jsou jimi ovládány), která nabízí jednotlivě nebo společně prostřednictvím sdílení kódů (codesharing) nové nebo dodatečné konkurenční letecké služby“.

([47]) Úř. věst. L 157, 30.4.2004, s. 7.

(335) V průběhu řízení byla Komise upozorněna na skutečnost, že skupina Austrian Airlines drží 51 % podílů ve společnosti Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) Podle názoru Komise by mohl tento vztah způsobit potíže, jelikož nařízení (ES) č. 793/2004 ([48]) („nařízení o přidělování letištních časů v EU“) stanoví (článek 4): „Členský stát příslušný pro letiště s plánovaným provozem nebo pro koordinované letiště zajistí a) aby na letišti s plánovaným provozem letištní zprostředkovatel jednal v souladu s tímto nařízením nezávisle, nestranně, bez diskriminace a průhledně; b) nezávislost koordinátora na koordinovaném letišti tím, že funkčně oddělí koordinátora od každé zúčastněné strany. Systém financování činností koordinátora musí zaručit nezávislost postavení koordinátora; c) aby koordinátor jednal v souladu s tímto nařízením nezávislým, nestranným, nediskriminačním a průhledným způsobem“.

(337) Komise se domnívá, že funkční oddělení mimo jiné znamená, že koordinátor je při svém jednání nezávislý na řídícím orgánu letiště, poskytovateli služeb nebo letecké společnosti působící na daném letišti, nedostává od nich žádné pokyny a není vůči nim odpovědný. Komise dále zastává názor, že systém financování činnosti koordinátora musí být vytvořen tak, aby byl koordinátor finančně nezávislý na kterékoli z jednotlivých stran, jichž se bezprostředně týká jeho činnost nebo které mají zájem na jeho činnosti. Koordinátor by proto měl vést oddělené účetnictví a měl by mít zvláštní rozpočet a při financování svých činnosti by se neměl opírat výhradně o řídící orgán letiště, poskytovatele služby nebo leteckou společnost.

(338) V této souvislosti Komise uvádí, že rakouské orgány přislíbily, že skupina Austrian Airlines zahájí řízení s cílem snížit svou účast ve společnosti SCA na 25 %, a že společnost Flughafen Wien AG, která má v současnosti ve společnosti SCA 40 % podíl, nebude po tomto procesu restrukturalizace držet ve společnosti SCA většinu. Nižší účast skupiny Austrian Airlines ve společnosti SCA nebude představovat podstatnou blokovací menšinu podle rakouského práva společností. Ke snížení musí dojít do konce období letního letového řádu 2009 IATA. Komise podotýká, že k zajištění nezávislosti koordinátora letištních časů by měly být podíly v držení třetích stran, které jsou nezávislé jak na skupině Austrian Airlines, tak i na společnosti Flughafen Wien AG.

7.1.7 *Zásada jednorázového poskytnutí podpory*

(339) Při zahájení řízení Komise uvedla, že skupina Austrian Airlines obdržela podporu na záchranu, kterou Komise schválila. Dále uvedla, že skupina Austrian Airlines ani žádný jiný podnik ve skupině předtím neobdržely podporu na restrukturalizaci.

(340) Komise připomíná, že podle rozhodnutí o podpoře na záchranu ze dne 19. ledna 2009 bude podpora na záchranu (ve formě 100 % záruky za půjčku ve výši více než 200 milionů EUR) zastavena, jakmile Komise dospěje ke konečnému stanovisku (prostřednictvím přijetí tohoto rozhodnutí) ohledně postupu prodeje/plánu restrukturalizace oznámeného rakouskými orgány ([49]).

(341) Rakouská republika mimoto přislíbila, že skupině Austrian Airlines nebo součásti skupiny Austrian Airlines neposkytne po dobu deseti let od okamžiku poskytnutí podpory na záchranu nebo od konce období restrukturalizace žádnou další podporu na záchranu nebo restrukturalizaci,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Podpora na restrukturalizaci, kterou Rakousko poskytlo kupině Austrian Airlines, je s výhradou podmínek a povinností stanovených v článku 2 slučitelná se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES, bude-li v plném rozsahu proveden plán restrukturalizace oznámený Komisi.

Článek 2

1. Rakousko přijme potřebná opatření, aby skupina Austrian Airlines do konce roku 2010 snížila svou celkovou kapacitu s ohledem na nabízený počet sedadlokilometrů (ASK) o 15 % úrovně z ledna 2008. V návaznosti na to bude zvyšování kapacity skupiny Austrian Airlines omezeno na průměrné tempo růstu, které bylo stanoveno pro letecké společnosti, jež jsou členy Association of European Airlines. Tato horní hranice je v platnosti až do konce roku 2015 nebo do okamžiku, kdy skupina Austrian Airlines dosáhne vyrovnaného EBIT (finanční rovnováhy), pokud k tomu dojde dříve.

2. Rakousko přijme potřebná opatření, aby skupina Austrian Airlines snížila svou účast ve společnosti Schedule Coordination Austria GmbH do dne 30. září 2009 na 25 % a aby společnost Flughafen Wien AG, ani jiná strana, kterou ovládá společnost Austrian Airlines nebo Flughafen Wien AG, neměla ve společnosti Schedule Coordination Austria po tomto procesu restrukturalizace většinu.

3. Rakousko přijme potřebná opatření s cílem dodržet podmínky vyplývající z rozhodnutí o spojení v případě COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines.

([48]) Viz poznámka pod čarou č. 28.

([49]) Viz 15. bod odůvodnění.

4. Rakousko vypoví dvoustranné dohody o letecké dopravě, které neobsahují doložku o určení Společenství, nebo tyto dohody vyjedná znovu podle ustanovení nařízení (ES) č. 847/2004. Rakousko informuje Komisi o opatřeních přijatých k dosažení souladu těchto dohod s právem Společenství, aby bylo zajištěno uznání určení Společenství.

5. Rakousko předloží Komisi do dne 31. prosince 2009 zprávu o pokroku a správě plánu restrukturalizace a o přijatých opatřeních ke snížení účasti skupiny Austrian Airlines ve společnosti Schedule Coordination Austria GmbH. Rakousko oznámí do dne 31. dubna 2010 opatření, která byla přijata za účelem provedení čl. 2 odst. 4. Rakousko předkládá Komisi každý rok výroční zprávu o provádění plánu restrukturalizace a o zvyšování kapacity, a to až do roku 2015.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Rakouské republice.

V Bruselu dne 28. srpna 2009.

Za Komisi
Antonio TAJANI
místopředseda