IV

(Aktai, priimti iki 2009 m. gruodžio 1 d. remiantis EB sutartimi, ES sutartimi ir Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutartimi)

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2009 m. rugpjūčio 28 d.

Valstybės pagalba C 6/09 (ex N 663/08) – Austrija *Austrian Airlines* – Restruktūrizavimo planas

(pranešta dokumentu Nr. C(2009) 6686)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2010/137/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas ([1]) ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2009 m. vasario 11 d. raštu Komisija pranešė Austrijos Respublikai apie savo sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl Austrijos Respublikos turimų bendrovės *Austrian Airlines Group* akcijų pardavimo.

(2) 2009 m. kovo 11 d. Austrija Komisijai išsakė savo nuomonę dėl procedūros pradėjimo.

(3) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių per vieną mėnesį nuo paskelbimo pateikti pastabas dėl šių priemonių.

(4) Suinteresuotosios šalys pateikė Komisijai savo pastabas. 2009 m. balandžio 15 d. el. laišku Komisija šias pastabas perdavė Austrijai. Austrijai buvo suteikta galimybė išsakyti savo nuomonę dėl šių pastabų. Savo nuomonę Austrija Komisijai išsakė 2009 m. gegužės 8 d. el. laišku.

(5) Austrijos prašymu 2009 m. gegužės 7 d. ir 2009 m. gegužės 18 d. įvyko posėdžiai, po kurių 2009 m. gegužės 22 d. ir 2009 m. birželio 18 d. buvo pateikta papildoma informacija, kurios prašė Komisija.

2. FAKTINĖS APLINKYBĖS

2.1. Tyrimo aplinkybės

(6) Bendrovę *Austrian Airlines Group* (toliau – *Austrian Airlines*) sudaro trys įmonės: *Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG* – 1957 m. įsteigtas į tinklą orientuotas oro vežėjas, *Tiroler Luftfahrt GesmbH* (toliau – *Tiroler Luftfahrt*) – 1978 m. įsteigta regioninė pavaldžioji bendrovė ir *Lauda Air Luftfahrt GmbH* (toliau – *Lauda Air*) – 1979 m. įsteigta užsakomųjų skrydžių bendrovė. *Austrian Airlines* teikia oro susisiekimo paslaugas, jos veiklos centrai – Tarptautinis Vienos oro uostas ir Insbruko oro uostas, būstinė – Vienoje. *Austrian Airlines* yra *Star Alliance* susivienijimo narė.

(7) Austrijos Respublika turi 41,56 % *Austrian Airlines* akcijų, kurias kontroliuoja valstybės kontroliuojančioji bendrovė *Österreichische Industrieholding AG* (toliau – *ÖIAG*). *ÖIAG* yra didžiausia akcininkė.

(8) Atsižvelgdama į sudėtingą ir vis blogėjančią finansinę situaciją, kurioje *Austrian Airlines Group* yra jau kelerius metus (žr. 2009 m. sausio 19 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos Nr. NN 72/08, *Austrian Airlines* – Sanavimo pagalba ([3]), Austrijos Federalinė Vyriausybė 2008 m. rugpjūčio 12 d. davė pavedimą privatizuoti, suteikiantį *ÖIAG* teisę parduoti visas jos turimas *Austrian Airlines* akcijas. 2008 m. spalio 29 d. pavedimo galiojimas pratęstas iki 2008 m. gruodžio 31 d.

([1]) OL C 57, 2009 3 11, p. 8.
([2]) Žr. 1 išnašą.
([3]) Dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje.

(9) 2008 m. rugpjūčio 13 d. *ÖIAG* paskelbė pranešimą Austrijos ir tarptautinėje spaudoje ([4]), kviesdama galimus investuotojus pranešti apie savo norą įsigyti *ÖIAG* turimas *Austrian Airlines* akcijas. Pasiūlymo teikėjai apie savo susidomėjimą galėjo pranešti iki 2008 m. rugpjūčio 24 d. Apie tokį norą pranešė iš viso dvylika investuotojų.

(10) 2008 m. rugpjūčio 28 d. galimiems investuotojams buvo pranešta, kad iki 2008 m. rugsėjo 12 d. jie turi pateikti perėmimo koncepciją, kurioje būtų informacija apie pasiūlymo teikėją, strateginė *Austrian Airlines* ateities koncepcija, pasiūlymas dėl sandorio struktūros, informacija apie planuojamą finansavimą ir kita papildoma informacija dėl sutarties turinio (laidavimas, garantijos). Buvo pateiktos tik trys perėmimo koncepcijos ([5]).

(11) 2008 m. rugsėjo 16 d. trijų likusių pasiūlymo teikėjų buvo paprašyta iki 2008 m. spalio 21 d. pateikti jų galutinį pasiūlymą nenurodant pirkimo kainos, o iki 2008 m. spalio 24 d. – jų galutinį pasiūlymą nurodant pirkimo kainą.

(12) *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – *Lufthansa*) buvo vienintelė bendrovė, 2008 m. spalio 21 d. pateikusi pasiūlymą, įskaitant sutartį ir strateginę koncepciją, nenurodydama kainos, kaip ir buvo reikalaujama. 2008 m. spalio 24 d. *Lufthansa* pateikė įpareigojantį pasiūlymą nurodydama kainą, kurią ji buvo pasiruošusi sumokėti už *ÖIAG* turimas *Austrian Airlines* akcijas.

(13) 2008 m. spalio 24 d. pasiūlymą pateikė ir *S7* […] (*). *Air France/KLM* pasiūlymo nepateikė ([6]).

(14) 2008 m. gruodžio 3 d. sandoriui pritarė *Deutsche Lufthansa AG* Stebėtojų taryba, o 2008 m. gruodžio 5 d. – *ÖIAG* Stebėtojų taryba.

(15) Taigi privatizavimo procedūros pabaigoje *Lufthansa*, kaip pasirinkta pasiūlymo teikėja, pateikė pasiūlymą nupirkti *ÖIAG* turimas *Austrian Airlines* akcijas. *ÖIAG* Stebėtojų taryba šiam pasiūlymui pritarė.

(16) *ÖIAG* ir *Lufthansa* sudarytame sandoryje numatytos šios priemonės:

— *Lufthansa* sumoka *ÖIAG* 366 268,75 EUR pirkimo kainą,

— *ÖIAG* gauna skolininko garantiją ([7]), kuria numatoma galimybė sumokėti papildomą sumą, ne didesnę kaip 162 mln. EUR,

— *ÖIAG* per specialiosios paskirties įmonę sumoka 500 mln. EUR sumą, kurią *Lufthansa* panaudos *Austrian Airlines* kapitalui didinti.

(17) Dėl teisinio aiškumo 2008 m. gruodžio 21 d. paskelbtame savo pranešime apie priemonę Austrijos Respublika išsakė nuomonę, kad pardavimo sandoris nesusijęs su valstybės pagalbos teikimu, nes už *Austrian Airlines* mokėtina kaina atitinkanti šios įmonės rinkos kainą.

(18) Austrijos teigimu, bet kokiu atveju suma, kurią *Lufthansa* pasiruošusi mokėti už valstybės turimas *Austrian Airlines* akcijas, nesanti valstybės pagalba dėl to, kad bet kuris kitas alternatyvus veiksmų planas *ÖIAG* būtų kainavęs daugiau.

(19) Be to, taip pat ir nepaneigdamos pirmiau pateiktų argumentų, Austrijos valdžios institucijos nurodo, kad tuo atveju, jei Komisija neprieis prie išvados, jog minėtos priemonės nėra valstybės pagalba, jos pateiks *Austrian Airlines* restruktūrizavimo planą, kad pagalba būtų suderinama su ES sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punkto nuostatomis.

(20) 2008 m. gruodžio 19 d. Austrijos Respublika pranešė Komisijai apie savo sprendimą *Austrian Airlines Group* suteikti sanavimo pagalbą kaip 100 % garantiją, kad įmonė galėtų gauti 200 mln. EUR paskolos finansavimą. Sanavimo pagalbai buvo pritarta 2009 m. sausio 19 d.

(21) Sprendime dėl sanavimo pagalbos numatyta sanavimo pagalbą (kaip valstybės garantiją, suteikiamą bendrajai kredito sutarčiai) nutraukti, kai Komisija dėl pardavimo, apie kurį pranešė Austrijos valdžios institucijos, procedūros (ar restruktūrizavimo plano) priims galutinę poziciją dėl pagalbos buvimo (galutinį sprendimą) ([8]).

2.2. **Tirtos priemonės**

(22) Sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą (toliau taip pat – sprendimas pradėti procedūrą) buvo iškelti šie klausimai:

— ar už Austrijos Respublikos turimas *Austrian Airlines* akcijas gauta kaina atitinka rinkos kainą,

([4]) *Wiener Zeitung* oficialusis priedas (*Amtsblatt*) ir *Financial Times* (leidžiamas Europoje).
([5]) *Air France/KLM*, *Deutsche Lufthansa* ir *S7* (Rusijos oro vežėjas).
(*) Konfidenciali informacija.
([6]) *Air France/KLM* nuomonė dėl privatizavimo procedūros pateikta 4.4 skyriuje.
([7]) Po trejų metų nuo sandorio arba ne vėliau kaip pateikus finansines ataskaitas už laikotarpį, kuris baigsis 2011 m. gruodžio 31 d., *ÖIAG* gaus papildomą sumą, ne didesnę kaip 162 mln. EUR. Mokėtina suma bus apskaičiuojama pagal formulę, […].
([8]) Žr. 2009 m. sausio 19 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos Nr. NN 72/08, Austrija – *Austrian Airines* – Sanavimo pagalba, 71 konstatuojamoji dalis.

— ar ÖIAG, sutikdama su neigiama kaina ([9]), elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, nes bet kuris kitas alternatyvus veiksmų planas būtų kainavęs daugiau,

— ar tuo atveju, jei tai yra valstybės pagalba, ją galima laikyti su bendrąja rinka suderinama restruktūrizavimo pagalba.

2.2.1. *ÖIAG turimų Austrian Airlines akcijų rinkos kaina*

(23) Komisija suabejojo, ar, atsižvelgiant į su pardavimu susijusias sąlygas, *Lufthansa* už įsigytas akcijas mokėtina kaina atitinka rinkos kainą. ÖIAG suteiktame pavedime privatizuoti buvo numatyta:

„ÖIAG suteikiama teisė privatizuoti *Austrian Airlines* AG išlaikant Austrijos pagrindinio akcininko struktūrą – 25 % ir vieną akciją. Tikslai:

1) išlaikyti prekės ženklą „Austrian“;

2) palikti centrinę sprendimų priėmimo būstinę Austrijoje;

3) išlaikyti Austrijai tinkamą maršrutų tinklą ir atsižvelgti į Austriją kaip į ekonomikos ir darbo vietą;

4) išsaugoti kuo daugiau stabilių darbo vietų *Austrian Airlines* ir Vienos oro uoste;

5) įkurti įstaigą Austrijos, kaip verslo vietos, interesams ginti“.

(24) Austrijos Respublikai mokėtiną kainą papildo skolininko garantija, pagal kurią Austrijos Respublika gaus sumą iš galimo pelno. Komisija ketino išsiaiškinti šį mechanizmą ir jo vertę.

(25) Pradėdama procedūrą Komisija abejojo, ar *Austrian Airlines* pardavimas vyko tinkamomis sąlygomis. Komisija taip pat nurodė, kad ji negalėjo galutinai nuspręsti, ar su pardavimu susijusios sąlygos turėjo poveikį sumokėtai kainai.

(26) *Lufthansa* sumokėtos kainos klausimu Komisija nurodė, jog ji negalėjo galutinai nustatyti, ar 162 mln. EUR vertės skolininko garantija galima tinkamai atlyginti Austrijos Respublikos patirtus nuostolius dėl mažesnės akcijų kainos, su kuria Austrijos Respublika, sudarydama pardavimo sandorį, pasiruošusi sutikti, arba ar valstybė, sutikdama su akcijų kaina, kuri yra gerokai mažesnė už kitiems akcininkams mokamą akcijų kainą, iš tikrųjų nesuteikia *Lufthansa*, o kartu ir *Austrian Airlines*, valstybės pagalbos.

([9]) Neigiamos kainos toliau nurodytos skliausteliuose.

(27) *Lufthansa* mokėtinos neigiamos kainos klausimu, kaip matyti ir iš *Air France/KLM* skundo, neaišku, ar visi pasiūlymo teikėjai turėjo tokią pačią galimybę pateikti pasiūlymus tokiu pačiu pagrindu. Taip pat buvo neaišku, ar visiems pasiūlymo teikėjams buvo duota pakankamai laiko ir suteikta pakankamai informacijos įvertinti parduodamą turtą. Komisija taip pat pastebėjo, kad *Lufthansa* mokėtina suma už akcijas, kurias ji įsigyja iš valstybės, skiriasi nuo kainos, kurią ji mokėtų laisviesiems akcininkams (būtent yra mažesnė).

2.2.2. *ÖIAG elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, nes bet kuris kitas alternatyvus veiksmų planas būtų kainavęs daugiau*

(28) Austrijos valdžios institucijos aiškino, kad ÖIAG, jeigu nebūtų pardavusi savo akcijų, būtų turėjusi rinktis vieną iš trijų galimų veiksmų planų, kurie būtų kainavę daugiau.

— *Austrian Airlines* likvidacija: ÖIAG apmokėtų *Austrian Airlines* kontroliuojamos likvidacijos metu atsiradusias išlaidas (maždaug […] EUR).

— *Austrian Airlines* nemokumo paskelbimas: ÖIAG neteikia *Austrian Airlines* paramos, o dėl to pastaroji taptų nemoki. Tiesiogines ir netiesiogines išlaidas, didesnes už grynąsias privatizavimo išlaidas, tektų apmokėti ÖIAG.

— *Austrian Airlines* restruktūrizavimas išlaikant savarankiškumą („Stand-alone-Lösung“): ÖIAG finansuoja *Austrian Airlines* restruktūrizavimą, kad ši galėtų išlaikyti savarankiškumą („*Stand-alone-Lösung*“).

(29) Pradėdama procedūrą Komisija abejojo, ar valstybės pasirinkta galimybė atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio investuotojo veiksmus. Komisija neturėjo pakankamai informacijos nei apie likvidacijos išlaidas, kurios atsirastų, jei įmonės veikla būtų nutraukiama, nei apie išlaidas ir nuostolius, kuriuos patirtų ÖIAG nemokumo atveju. Komisija taip pat neturėjo pakankamai informacijos įvertinti savarankiškumo išlaikymo galimybę.

(30) Komisija atkreipė dėmesį, kad apskritai jai nepriimtina, jog akcininkas automatiškai įpareigojamas apmokėti išlaidas, atsirandančias dėl įmonės nemokumo ar likvidacijos. Panašu, kad svarstymai dėl socialinių ir ekonominių pasekmių dėl to, kad ÖIAG neremia *Austrian Airlines*, atsirado todėl, kad ÖIAG yra valstybės kontroliuojančioji bendrovė. Komisija taip pat pastebėjo, kad Austrijos valdžios institucijos savo argumentus tebegrindžia tuo, kad pasirinkto pasiūlymo teikėjo sumokėta kaina yra didžiausia galima kaina.

2.2.3. *Pateiktas Austrian Airlines restruktūrizavimo planas*

(31) Kadangi Komisija priėjo prie išvados, kad negalima atmesti valstybės pagalbos buvimo, ji turėjo išnagrinėti restruktūrizavimo planą remdamasi taikytinos teisės aktais, būtent Bendrijos gairėmis dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ([10]) (toliau – 2004 m. gairės) ir Komisijos komunikatu dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje ([11]) (toliau – 1994 m. aviacijos gairės).

(32) Šiose gairėse išvardytos įvairios sąlygos, kuriomis galima teikti restruktūrizavimo pagalbą. Pradėdama procedūrą Komisija abejojo, ar tenkinamos sąlygos, susijusios su įmonei taikomų reikalavimų atitikimu, ilgalaikio gyvybingumo atkūrimu, pagalbos dydžiu, kompensacinėmis priemonėmis ir įmonės indėlio dydžiu.

3. AUSTRIJOS NUOMONĖ

(33) Austrijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas su pagrindine informacija apie privatizavimo procedūrą ir jos aprašymą. Austrijos teigimu, privatizavimo procedūra vykusi viešai, visa informacija skelbta ir visi pasiūlymo teikėjai visuose privatizavimo procedūros etapuose buvę traktuojami vienodai, kaip reikalaujama Bendrijos teisės aktuose. Austrijos valdžios institucijų nuomone, nors privatizavimo procedūra atlikta per trumpą laikotarpį, tačiau visi pasiūlymo teikėjai turėję pakankamai laiko gauti visą reikalingą informaciją ir ja remdamiesi galėję parengti galutinį pasiūlymą.

3.1. Privatizavimo metu nustatytos sąlygos

(34) Pavedime privatizuoti nustatytas sąlygas Austrijos valdžios institucijos skyrė į „didžiausių pastangų tikslus“ („Best-effort-Ziele“):

i) išlaikyti Austrijai tinkamą maršrutų tinklą;

ii) išsaugoti kuo daugiau darbo vietų.

ir „būtinuosius tikslus“ („verbindliche Ziele“):

iii) išlaikyti „Austrian“ prekės ženklą;

iv) palikti centrinę sprendimų priėmimo būstinę Austrijoje;

v) įkurti įstaigą Austrijos, kaip verslo vietos, interesams ginti;

vi) išlaikyti Austrijos pagrindinio akcininko struktūrą – 25 % ir vieną akciją.

([10]) OL C 244, 2004 10 1, p. 2.
([11]) OL C 350, 1994 12 10, p. 5.

(35) Austrijos valdžios institucijos taip pat nurodo, kad nė vienas iš pasiūlymo teikėjų nė karto neužginčijo, kad šių tikslų galima pasiekti, ir nepateikė argumentų, jog šie tikslai esantys „*sąlygos*“, darančios poveikį pirkimo kainai.

(36) Savo sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija, remdamasi savo sprendimų priėmimo praktika ([12]), nurodė, kad dėl tikslų i) „išlaikyti Austrijai tinkamą maršrutų tinklą“ ir iii) „išlaikyti „Austrian“ prekės ženklą“ galima spęsti, jog šios sąlygos nedaro neigiamo poveikio pirkimo kainai.

3.1.1. *Tikslas – išsaugoti kuo daugiau darbo vietų*

(37) Austrijos valdžios institucijos aiškina, kad ši sąlyga neturėtų būti dingstis abejonėms. Sutarties dokumentuose, kuriuos *ÖIAG* pateikė pasiūlymo teikėjams, nebuvę numatyta jokių su tuo susijusių įpareigojimų. Austrijos valdžios institucijos atkreipė dėmesį, kad Komisija savo sprendimų priėmimo praktikoje yra nustačiusi, jog nediskriminacinės sąlygos, kuriomis pirkėjai skatinami išlaikyti darbo vietas, yra leistinos ([13]). Austrijos teigimu, bet koks poveikis pirkimo kainai atmestinas, nes tai buvusi tik nediskriminacinė teisiškai neįpareigojanti „didžiausių pastangų“ išlyga ([14]).

3.1.2. *Tikslas – palikti centrinę sprendimų priėmimo būstinę Austrijoje*

(38) Vienas iš pavedime privatizuoti iškeltų tikslų buvęs palikti centrinę *Austrian Airlines* sprendimų priėmimo būstinę Austrijoje. Austrijos valdžios institucijos teigia, jog licencijos oro susisiekimui vykdyti gavimo sąlyga esanti ta, kad įregistruota būstinė būtų toje valstybėje narėje, kurioje išduota licencija oro susisiekimui vykdyti ([15]). Austrijos teigimu, jei centrinė *Austrian Airlines* būstinė arba įregistruota būstinė būtų perkelta už Austrijos ribų, dėl to būtų netenkama licencijos oro susisiekimui vykdyti. Esą dėl to, remiantis Bendrijos teisės nuostatomis (Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008) ir Austrijos teisės aktais (Aviacijos įstatymu (*Luftfahrtgesetz*), *Austrian Airlines* negalėtų toliau vykdyti oro susisiekimo ([16]).

([12]) 2008 m. rugsėjo 17 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. N 321/08, Nr. N 322/08 ir Nr. N 323/08, Graikija – *Olympic Airlines/Olympic Airways Services* tam tikro turto pardavimas, dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje, 59, 184 ir 185 konstatuojamosios dalys, ir 2008 m. lapkričio 12 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. N 510/08, Italija – *Alitalia*, OL C 46, 2009 2 25, p. 6, 29, 123 ir 124 konstatuojamosios dalys.
([13]) 2000 m. balandžio 11 d. Komisijos sprendimas 2000/628/EB dėl valstybės pagalbos Italija – *Centrale del Latte di Roma*, OL L 265, 2000 10 19, p. 15, 91 konstatuojamoji dalis; 2000 m. gruodžio 13 d. Komisijos sprendimas 2001/798/EB dėl valstybės pagalbos Vokietija – *SKET Walzwerktechnik GmbH*, (Nr. N 70/97 (ex Nr. N 123/97)), OL L 301, 2001 11 17, p. 37.
([14]) 2008 m. balandžio 2 d. Komisijos sprendimas 2008/767/EB dėl valstybės pagalbos Nr. N 41/07 (ex Nr. N 49/07) Rumunija – *Tractorul*, OL L 263, 2008 10 2, p. 5, 44 konstatuojamoji dalis.
([15]) 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) 4 straipsnio a punktas siejant su 3 straipsnio 2 dalimi, OL L 293, 2008 10 31, p. 3.
([16]) 2008 m. lapkričio 12 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos Nr. N 510/08, Italija – *Alitalia*, OL C 46, 2009 2 25, p. 6, 125 konstatuojamoji dalis.

(39) Palikti centrinę sprendimų priėmimo būstinę Austrijoje esą būtina ir dėl dvišalių oro susisiekimo paslaugų susitarimų: šių susitarimų galiojimas esantis susietas su galiojančia licencija oro susisiekimui vykdyti. Todėl norint tęsti *Austrian Airlines* verslinę veiklą esą būtina palikti centrinę *Austrian Airlines* sprendimų priėmimo būstinę Austrijoje.

(40) Austrijos valdžios institucijos nurodo, kad ankstesnių įmonių susijungimų aviacijos sektoriuje atveju – *SWISS*/*Sabena* ir *Air France*/*KLM* – pasirinkti panašūs modeliai, siekiant išsaugoti licenciją oro susisiekimui vykdyti. Todėl toks modelis aviacijos sektoriuje esantis žinoma ir pripažinta struktūra. Atsižvelgiant į bendrąsias teisines sąlygas, nė vienas *Austrian Airlines* pasiūlymo teikėjas nesuabejojęs tuo, kad reikia palikti centrinę sprendimų priėmimo būstinę Austrijoje; taigi perėmimo koncepcijose į šį faktą buvę pakankamai atsižvelgta ir jis nedaręs jokio poveikio pirkimo kainai.

3.1.3. *Tikslas – išlaikyti Austrijos pagrindinio akcininko struktūrą – 25 % ir vieną akciją*

(41) Austrijos valdžios institucijos atkreipia dėmesį, kad ši sąlyga grindžiama dvišalių oro susisiekimo paslaugų susitarimų reikalavimais remiantis Austrijos teisės aktais.

(42) Austrijos teigimu, daugeliu atvejų dvišaliuose oro susisiekimo paslaugų susitarimuose pakilimo, nusileidimo ir maršrutų naudojimo teisių suteikimas siejamas su sąlyga, kad esminės nuosavybės teisės ir faktiška kontrolė priklausys tam tikros tautybės asmenims. Austrijoje registruoto oro vežėjo atveju esminė nuosavybė reiškianti, kad to oro vežėjo kontrolinis akcijų paketas turi priklausyti Austrijos piliečiams arba Austrijos įmonėms, kad galiotų dvišaliai oro susisiekimo paslaugų susitarimai. Jei kontrolinis akcijų paketas nepriklausytų Austrijai, trečioji šalis galėtų atimti pakilimo, nusileidimo ir maršrutų naudojimo teises.

(43) *ÖIAG* įstatymo (*ÖIAG-Gesetz*) § 9 2 dalyje numatyta, kad *ÖIAG* turi išlaikyti tokią įmonės valdymo įtaką, kuri jai, kaip 25 % ir vienos akcijos turėtojai, leistų dalyvauti priimant sprendimus dėl paprastosioms akcijoms tenkančios pagrindinio kapitalo dalies arba, numatant teises ar sudarant sutartis su trečiaisiais asmenimis, dalyvauti priimant visuotinių akcininkų susirinkimų sprendimus, kuriems pagal Akcijų įstatymą (*Aktiengesetz*) reikalinga ne mažesnė kaip trijų ketvirtadalių balsų dauguma.

(44) Atsižvelgdama į pavedimą privatizuoti. *ÖIAG* turėjusi pasirinkti arba savo turimas *Austrian Airlines* akcijas sumažinti iki 25 % ir vienos akcijos, arba sutikti su tokia pasiūlymo teikėjų siūloma sandorio struktūra, kuri užtikrintų Austrijos pagrindinio akcininko struktūrą – 25 % ir vieną akciją. Todėl su pasiūlymo teikėjais vykusiuose susitikimuose jų buvo prašoma siūlyti tokias sandorio struktūras. Nė vienas iš pasiūlymo teikėjų iš esmės neprieštaravęs dėl tokios struktūros.

(45) Austrijos teigimu, jei *Austrian Airlines* perimtų ne austrai, nustotų galioti kai kurie dvišaliai susitarimai, o kartu būtų prarastos pakilimo ir nusileidimo teisės bei skrydžių *Austrian Airlines* maršrutais, kurie nustatyti šiuose tarptautiniuose susitarimuose, teisės. Remiantis *Austrian Airlines* verslo modeliu, kurio pagrindas – maršrutai į Bendrijai nepriklausančias šalis Vidurio ir Rytų Europoje bei Artimųjų Rytų ir Centrinės Azijos šalis, tokie dvišaliai susitarimai turintys didelę ekonominę reikšmę.

(46) Tačiau, kaip teigia Austrija, kadangi pavedime privatizuoti numatyta parduoti visas *ÖIAG* turimas akcijas, *ÖIAG* galėjusi parduoti savo turimas *Austrian Airlines* akcijas ir kartu išlaikyti visas svarbias oro vežėjo turimas skrydžių teises bei iki galo atlikti privatizavimo procedūrą tik remdamasi visų pasiūlymo teikėjų pasiūlyta sandorio struktūra (Austrijoje registruotas privatus fondas). Austrijos valdžios institucijų nuomone, Austrijos pagrindinio akcininko struktūros sąlyga buvusi būtina, siekiant išlaikyti svarbias teises, ir neturėjusi jokio poveikio gautai kainai. Priimtas šios problemos sprendimas taip pat neturėjęs jokio poveikio išlaidoms.

3.1.4. *Tikslas – įkurti įstaigą Austrijos, kaip verslo vietos, interesams ginti*

(47) Austrijos valdžios institucijos aiškina, kad tokia įstaiga, kuri nedalyvauja *Austrian Airlines* sprendimų priėmimo procese, šiame sektoriuje dažnai pasitaikanti ir Komisija panašiais atvejais dėl to niekada neprieštaravusi ([17]). Tokia įstaiga negalinti daryti poveikio pirkimo kainai, nes ji esanti tik patariamojo pobūdžio ir nedaranti jokio teisinio ar faktinio poveikio įmonei, tuo labiau, kad ji neturinti teisės vetuoti ar dalyvauti priimant sprendimus. Be to, nė vienas pasiūlymo teikėjas privatizavimo procedūros metu būtinybės įkurti tokią įstaigą nepavadino problemiška.

3.2. **Pirkimo kaina atitinka rinkos kainą**

(48) Austrijos nuomone, pirkimo kaina yra privatizavimo procedūros, kuri buvo atlikta laikantis Komisijos XXIII konkurencijos politikos ataskaitos ([18]) ir 1994 m. aviacijos gairių reikalavimų, rezultatas. *ÖIAG* turimos *Austrian Airlines* akcijos konkurencinės procedūros pabaigoje buvusios parduotos didžiausią kainą pasiūliusiam pasiūlymo teikėjui.

(49) Austrijos valdžios institucijos teigia, kad dabartinėje ekonominėje situacijoje buvę galima gauti tik neigiamą pirkimo kainą.

([17]) Susijungus bendrovėms *Swissair*/*Sabena* (Komisijos sprendimas 95/404/EB) buvo įsteigtas fondas, o jo pagrindu – administracinė taryba, kuriai buvo suteikti operatyviniai įgaliojimai.

([18]) Žr. *XXIII konkurencijos politikos ataskaitą (1993)* (ISBN 92–826–8372–9), 402 ir 403 punktai.

(50) Be iš valstybės perkamų akcijų, *Lufthansa* norėtų pirkti ir smulkiesiems akcininkams priklausančias akcijas, siekdama įgyti visos įmonės kontrolę. Kai yra toks perėmimo pasiūlymas, smulkiesiems akcininkams priklausančių akcijų kaina nustatoma teisiškai pagal Įmonių perėmimo įstatymą (*Übernahmegesetz*).

(51) Austrijos valdžios institucijų nuomone, į apskaičiuotą valstybės akcijų kainą reikia žiūrėti atsižvelgiant į visą sandorio pirkimo kainą, kuri gaunama iš pirkimo kainos, kurią *ÖIAG* gavo pasiūlymų teikimo procedūros metu, ir smulkiesiems akcininkams priklausančių akcijų perėmimo išlaidų, kurios apskaičiuojamos pagal įstatymo nuostatas. Austrijos Įmonių perėmimo įstatyme teigiama, kad perėmimo kaina turi būti ne mažesnė kaip vidutinė pagal atitinkamą prekybos mastą svertinė atitinkamo vertybinio popieriaus, įrodančio dalyvavimą įmonės kapitale, rinkos kaina, buvusi pastaruosius šešis mėnesius prieš tą dieną, kurią pranešta apie ketinimą pateikti pasiūlymą ([19]). *Lufthansa* smulkiesiems akcininkams pasiūlyta perėmimo kaina buvo 4,49 EUR, o tai reiškia, kad ji atitinka Įmonių perėmimo įstatyme numatytus reikalavimus.

(52) Austrijos valdžios institucijų nuomone, perėmimo pasiūlyme nurodyta perėmimo kaina yra iškreipta ir neatitinka tikrosios ekonominės *Austrian Airlines* vertės, o yra nustatyta laikantis Įmonių perėmimo įstatymo nuostatų ([20]). Tai esą matyti iš *Austrian Airlines* akcijų kainos dinamikos nuo 2008 m. pradžios. Austrijos teigimu, 2008 m. rugpjūčio 12 d., prieš duodant pavedimą privatizuoti, *Austrian Airlines* akcijų kaina buvusi mažesnė kaip 3,00 EUR ir tik rugsėjo mėn. pradžioje pakilusi iki daugiau kaip 7,00 EUR, po to vėl stipriai smukusi ir jau kelias savaites esanti gerokai mažesnė už *Lufthansa* pasiūlytą perėmimo kainą – 4,49 EUR už akciją. Tokie stiprūs *Austrian Airlines* akcijų kainos svyravimai esantys spekuliacijų padarinys ir niekaip nesusiję su tikrąja įmonės verte.

(53) Kita priežastis, kodėl *Lufthansa* laisviesiems akcininkams turėjusi pateikti patrauklų pasiūlymą, esanti ta, kad ji ketino įgyti absoliučią *Austrian Airlines* kontrolę. *Lufthansa* ketino įsigyti 90 % *Austrian Airlines* akcijų, nes pasiekus šią ribą įsigalioja *Squeeze out* taisyklė (privalomas smulkiųjų akcininkų akcijų pardavimas), o tai reiškia 100 % įmonės akcijų perėmimą. *Lufthansa*, kaip vienintelei akcininkei, būtų lengviau įgyvendinti savo planus, nes būtų paprasčiau priimti sprendimus. Be to, visų planuojamų investicijų nauda tektų *Lufthansa*.

([19]) Austrijos Įmonių perėmimo įstatymo § 26 1 dalis.

([20]) Nustatyto perėmimo pasiūlymo išimtis būtų buvusi nepriimtina, nes tai tik reiškia, kad šiuo metu nėra būtinybės pateikti nustatytą pasiūlymą, tačiau kad toks pasiūlymas dėl ne mažiau kaip 90 % *Austrian Airlines* akcijų perėmimo būtų turėjęs būti pateiktas vėliau. Jei perėmimo kaina būtų buvusi sumažinta, *Lufthansa* būtų buvę sunkiau perimti *Austrian Airlines*, nes sumažinta perėmimo kaina būtų buvusi gerokai mažesnė už rinkos kainą ir akcininkai būtų tik iš dalies sutikę su perėmimo pasiūlymu.

(54) Austrijos valdžios institucijos nurodo tai, kad Bendrijos teisės aktai nedraudžia pardavimo už neigiamą pirkimo kainą. Esą Komisija keliuose sprendimuose ([21]) patvirtinusi, kad „simbolinė“ ar „neigiama“ pirkimo kaina, kuri yra privatizavimo procedūros, vykusios pagal XXIII konkurencijos politikos ataskaitos reikalavimus arba grįstos vertinimu, rezultatas, nelaikoma valstybės pagalba.

(55) Austrijos valdžios institucijos tvirtina, kad *Lufthansa* pasiūlyta kaina yra didžiausia galima rinkos kaina, ir taip pat pažymi, kad ir *Lufthansa*, ir *Austrian Airlines* yra *Star Alliance* narės. *Star Alliance* nepriklausantys pasiūlymo teikėjai (*Air France/KLM* ir *S7*) į savo pasiūlymą turėję įskaičiuoti papildomas perėjimo į kitą susivienijimą išlaidas, kurios, Austrijos valdžios institucijų vertinimu, galėjusios būti […] EUR.

(56) Austrijos valdžios institucijos taip pat aiškina, kad *S7* pateiktame (nors ir neįpareigojančiame) pasiūlyme numatyta […] kaina, ir pabrėžia, kad remiantis Komisijos sprendimų priėmimo praktika ([22]) konkurento pasiūlymas yra geras rodiklis įmonės rinkos vertei apskaičiuoti.

(57) Skolininko garantijos klausimu Austrijos valdžios institucijos aiškina, jog didžiausia suma pagal skolininko garantiją esanti 164,1 mln. EUR ir […] ([23]).

3.3. **ÖIAG elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas**

(58) Austrijos valdžios institucijų nuomone, *ÖIAG* sprendimą parduoti *Austrian Airlines* už neigiamą pirkimo kainą būtų priėmęs ir privatus investuotojas ([24]), atsižvelgęs į ilgalaikes gyvybingumo perspektyvas, nes išlaidos dėl neigiamos pirkimo kainos buvusios gerokai mažesnės negu alternatyvių veiksmų planų. Dėl *Austrian Airlines* nemokumo būtų labai smukusi kitų Austrijos Respublikos turimų akcijų vertė. Be to, *ÖIAG* būtų turėjusi

([21]) 2002 m. gegužės 7 d. Komisijos sprendimas 2002/631/EB dėl pagalbos, kurią Vokietija suteikė RAG AG ryšium su privatizavimu, OL L 203, 2002 8 1, p. 52, 60 konstatuojamoji dalis; 2001 m. liepos 3 d. Komisijos sprendimas 2002/700/EB dėl pagalbos, kurią Ispanija suteikė planuojant įgyvendinti *Babcock Wileox España SA* restruktūrizavimą, OL L 67, 2002 3 9, p. 50, 61 konstatuojamoji dalis.

([22]) 2008 m. sausio 30 d. Komisijos sprendimas 2008/366/EB dėl valstybės pagalbos Nr. N 35/06 (ex Nr. N 37/06) Švedija – *Konsum Jämtland Ekonomisk Förening*, OL L 126, 2008 5 14, p. 3, 50 ir 58 punktai.

([23]) […]

([24]) Žr. 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-305/89, *Italija* prieš *Komisiją* („ALFA Romeo“), Rink. 1991, p. I-1603; 1994 m. rugsėjo 14 d. Teisingumo Teismo sprendimą sujungtose bylose C-278/92, C-279/92 ir C-280/92, *Ispanija* prieš *Komisiją* („Hytasa“), Rink. 1994, p. I-4103.

apmokėti socialinio plano išlaidas. Kiti galimi alternatyvūs veiksmų planai – kontroliuojama *Austrian Airlines* likvidacija arba veiklos tęsimas išlaikant savarankiškumą – taip pat būtų kainavę, ir dar daugiau negu neigiama pirkimo kaina.

3.3.1. *Su Austrian Airlines nemokumu susijusios išlaidos*

(59) Austrijos valdžios institucijų nuomone, išlaidos, kurios būtų atsiradusios *ÖIAG* dėl *Austrian Airlines* nemokumo, būtų buvusios daug didesnės už neigiamą pirkimo kainą – dėl nemokumo galėjusios labai nuvertėti kitos valstybės turimos akcijos. Austrijos valdžios institucijos remiasi banko *Merrill Lynch* atlikta analize, kurioje teigiama, kad dėl *Austrian Airlines* nemokumo būtų galėjusi pablogėti kitų „tai pačiai grupei priklausančių įmonių“, kurios yra valstybės nuosavybė, mokumas, o tai pasireikštų didesnėmis perfinansavimo išlaidomis ir akcijų kainų kritimu. Esą tikėtinas mokumo sumažinimas turėtų neigiamą poveikį „tai pačiai grupei priklausančioms įmonėms“ neatsižvelgiant į tai, kad *ÖIAG* turi tik nedidelį *Austrian Airlines* akcijų skaičių ([25]).

(60) Austrijos teigimu, akcijų kainos sumažėtų ne dėl teisinių ar savanoriškai prisiimtų įsipareigojimų, o tai būtų tiesioginė *Austrian Airlines* nemokumo pasekmė. Todėl Austrijos valdžios institucijos mano, kad ir privatus investuotojas pavaldžiajai bendrovei suteiktų kapitalą, jei tikėtini nuostoliai dėl akcijų kainų kritimo būtų didesni už išlaidas, kurios atsirastų siekiant išvengti pavaldžiosios bendrovės nemokumo.

(61) *Merrill Lynch* atliktoje analizėje teigiama, kad vien tik *ÖIAG* turimų akcijų (*OMV AG*, *Post AG*, *Telekom Austria AG*) nuvertėjimas galėtų būti apie […] EUR. […] Austrijos teigimu, atsižvelgiant į tai, tikėtina, kad bendri faktiškojo savininko, tai yra Austrijos Respublikos, nuostoliai, kuriuos ji būtų patyrusi dėl akcijų kainos kritimo ([…] EUR), būtų gerokai didesni už neigiamą pirkimo kainą.

(62) Austrijos valdžios institucijos teigia, kad reitingavimo agentūros pabrėžia faktą, jog pavaldžiųjų įmonių mokumui teigiamą poveikį daro jų privačios pagrindinės įmonės parama. Jų pateiktas pavyzdys – banko *Hypovereinsbank*, kuris 100 % yra banko *UniCredit* nuosavybė, mokumo pakėlimas trimis lygiais. Jos taip pat pateikia ir pavyzdžių, kai dėl pagrindinės įmonės mokumo sumažinimo atitinkamai sumažėjo pavaldžiųjų įmonių mokumas (žr. toliau pateiktą lentelę).

1 lentelė

Pavyzdžiai, kai sumažinus pagrindinės įmonės mokumą sumažėjo pavaldžiosios bendrovės mokumas

Pagrindinė įmonė	Pavaldžioji bendrovė	Data	Mokumo sumažinimas („Standard & Poor's“)	
			Pagrindinė įmonė	Pavaldžioji bendrovė
Postbank	BHW Bausparkasse	2007 m. birželio 22 d.	iš A į A–	iš A– į BBB+
Post	Postbank	2007 m. birželio 22 d.	iš A į A–	iš A į A–
UniCredit	Bank Austria	2009 m. kovo 18 d.	iš A + į A	iš A + į A
UniCredit	Hypovereinsbank	2009 m. kovo 18 d.	iš A + į A	iš A + į A

(63) […]

(64) Austrijos teigimu, kadangi *ÖIAG* ir įmonės, kurių akcijų ji turi – *Telekom Austria AG*, *Österreichische Post AG* ir *OMV AG*, Austrijoje gerai žinomos, bet koks neigiamas poveikis darnai įmonėje ar prekės ženklo įvaizdžiui būtų labai reikšmingas. Todėl privatus investuotojas *ÖIAG* vietoje *Austrian Airlines* nemokumo atveju apmokėtų socialinio plano išlaidas, net jei teisiškai ir neprivalėtų to daryti.

(65) Austrijos valdžios institucijų nuomone, hipotetinio socialinio plano išlaidos atitinka sumą, kuri tokiu pagrindu atsirastų likvidacijos atveju. Todėl apskritai darbuotojų padėtis nebūtų blogesnė negu tinkamos likvidacijos atveju taikant socialinį planą.

(66) Austrijos valdžios institucijų vertinimu, šios savanoriškos socialinės išlaidos *Austrian Airlines Group* būtų […] EUR (*Austrian Airlines* – […] EUR ir *Tyrolean* – […] EUR), atskaičius Austrijos Kompensacijų nemokumo atveju fondo (*Insolvenz-Entgelt-Fonds*) išmokas (žr. toliau pateiktą lentelę).

([25]) *Merrill Lynch* atliktoje analizėje *ÖIAG* (ar Austrijos Respublikai) priskiriami tik jos turimų akcijų dydžio nuostoliai dėl akcijų kainos sumažėjimo.

2 lentelė

Įsipareigojimai darbuotojams, kuriuos turėtų prisiimti *ÖIAG Austrian Airlines Group* nemokumo atveju

(mln. EUR)

Įsipareigojimai darbuotojams *Austrian Airlines Group* nemokumo atveju	*Austrian Airlines AG*	*Tyrolean*	*Austrian Airlines Group*
Išeitinės išmokos pagal įstatymų nuostatas ir kolektyvines sutartis	(…)	(…)	(…)
Pensijos	(…)	(…)	(…)
Kompensacijos už kasmetines atostogas	(…)	(…)	(…)
Kitos su darbuotojais susijusios išlaidos	(…)	(…)	(…)
Socialinis planas	(…)	(…)	(…)
Teisės į pensiją	(…)	(…)	(…)
Bendri su darbuotojais susiję įsipareigojimai	(…)	(…)	(…)
Austrijos Kompensacijų nemokumo atveju fondo išmokos	(…)	(…)	(…)
Visi įsipareigojimai, kuriuos turėtų prisiimti *ÖIAG*	(…)	(…)	(…)

3.3.2. *Tinkamos Austrian Airlines likvidacijos išlaidos*

(67) Austrijos valdžios institucijų vertinimu, bendros likvidacijos išlaidos būtų […] EUR, iš kurių apie […] EUR (skaičiuojama remiantis vidutiniškais įsipareigojimais darbuotojams) būtų susijusios su socialiniu planu buvusiems darbuotojams. Kitos išlaidos atsirastų dėl susitarimų nutraukimo, iš kurių […]. Su […] susijusius susitarimus taip pat reikėtų nutraukti anksčiau laiko.

3.3.3. *Išlaidos, kurias turėtų apmokėti ÖIAG už restruktūrizavimą išlaikant savarankiškumą*

(68) Tuo atveju, jei *Austrian Airlines* toliau savarankiškai vykdytų veiklą, Austrijos Vyriausybės vertinimu, 2009 m. ji turėtų tikėtis […] veiklos rezultatų, ypač dėl to, kad dėl ekonomikos krizės labai sumažėjusi paklausa.

(69) Austrijos teigimu, pagrindinė įmonės problema būtų per mažas likvidumas; be mažiausių likvidumo rezervų – […] EUR, kurie reikalingi įveikti […], *Austrian Airlines* dar reikia papildomo likvidumo restruktūrizavimo priemonėms bei […]. Austrija taip pat pažymi, kad 2008 m. pabaigoje *Austrian Airlines* likvidumas buvęs tik […].

(70) Austrijos teigimu, savarankiškumo išlaikymo koncepcija (*Stand-alone-Konzept*) grindžiama […], kai būtų išlaikytos tik dvi ar trys paskirties vietos. Atsižvelgiant į tai, […]. Dėl to atsirastų […] EUR dydžio vienkartiniai amortizaciniai atskaitymai. Be to, visą dieną dirbančių darbuotojų skaičius būtų sumažintas […]. Vienkartinės socialinio plano išlaidos būtų apie […] EUR.

(71) Rezultatas būtų 2009 m. […] EUR dydžio apyvartiniai nuostoliai, kurie darytų neigiamą poveikį grynųjų pinigų srautams. Austrijos valdžios institucijų vertinimu, dėl savarankiškumo išlaikymo koncepcijos 2009–2011 m. atsirastų […] EUR likvidumo trūkumas ([26]).

3.3.4. *Išvada*

(72) Austrijos valdžios institucijoms *Austrian Airlines* akcijų pardavimas už neigiamą kainą buvęs pigesnė alternatyva. Austrijos teigimu, kadangi ji pasirinkusi pigesnę alternatyvą, tai ji elgusis kaip privatus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas.

3.4. **Austrian Airlines restruktūrizavimo planas**

3.4.1. *Austrian Airlines – sunkumus patirianti įmonė*

(73) Austrijos valdžios institucijų manymu, *Austrian Airlines* yra sunkumus patirianti įmonė, kaip numatyta 2004 m. gairėse, nes negavusi sanavimo pagalbos 2008 m. gruodžio mėn. pabaigoje ji būtų tapusi nemoki. Sanavimo pagalba užtikrino *Austrian Airlines* ekonominį gyvybingumą dar šešiems mėnesiams. Tačiau siekiant užtikrinti ilgalaikį įmonės išlikimą ir tvarų reorganizavimą, ją būtina restruktūrizuoti. Austrijos teigimu, jei restruktūrizavimo planui būtų nepritarta, *Austrian Airlines* iš karto kiltų nemokumo pavojus.

([26]) Jį sudaro […].

(74) Austrijos valdžios institucijos taip pat aiškina, kad *Austrian Airlines* esanti nepriklausoma įmonė, kurios sunkumai kilę dėl jos pačios ir dėl ypatingos aviacijos sektoriaus padėties. Vyriausybės sprendimuose bei *ÖIAG* ir *Lufthansa* sudarytuose susitarimuose numatyta, kad subsidija bus panaudota *Austrian Airlines*, o ne *Lufthansa*. Taigi subsidija mokama *Austrian Airlines*. Pagalbos teisės požiūriu *Austrian Airlines* perėmimo atveju *Lufthansa* nesanti valstybės pagalbos gavėja.

(75) Austrijos valdžios institucijos taip pat teigia, kad iki pardavimo sandorio pabaigos *Austrian Airlines* nėra *Lufthansa* koncerno dalis, taigi 2004 m. gairių 13 punktas negali būti taikomas. Todėl negalima kelti klausimo, ar *Lufthansa* būtų galėjusi iš savo lėšų finansiškai sanuoti *Austrian Airlines*. Taip pat negalima sakyti, kad tarp *Lufthansa* ir *Austrian Airlines* esama koncerno santykių, kurie grindžiami bendradarbiavimu kaip *Star Alliance* narių. Kaip *Star Alliance* nariai bendradarbiauja 24 oro vežėjai ir tarp jų nėra jokių koncerno santykių.

(76) Austrijos valdžios institucijų vertinimu, sandoris rinkos pastebimai neiškreiptų. Tai esą ypač galima teigti dėl to, kad *Lufthansa* ir *Austrian Airlines* jau ir taip glaudžiai bendradarbiaujančios. Be bendradarbiavimo kaip *Star Alliance* narių, susisiekimo tarp Vokietijos ir Austrijos paslaugas teikia bendroji įmonė, siekiama pagerinti šiuos ruožus, dalijamasi išlaidomis ir pajamomis.

3.4.2. *Išlaidų mažinimas ir sinergija remiantis restruktūrizavimo planu*

(77) Austrijos valdžios institucijų nuomone, nors *Lufthansa* ir *Austrian Airlines* jau bendradarbiauja kaip *Star Alliance* narės ir turi bendrąją įmonę, tačiau galima dar labiau sumažinti išlaidas ir padidinti apyvartą. Jos remiasi faktu, kad tuo atveju, kai įmonė finansuoja kitos įmonės kapitalą, įmonių integracija aviacijos sektoriuje ir ekonominiu, ir bendrovių teisės aspektu yra daug didesnė, o tai leidžia daug labiau sumažinti išlaidas, palyginti su partnerinėmis įmonėmis, kai nefinansuojamas kitos įmonės kapitalas, o partnerystė apsiriboja tik tam tikrų verslo aspektų koordinavimu arba bendrosios įmonės veikla. Austrijos valdžios institucijos nurodo į ekspertų tyrimus, kuriuose teigiama, kad tik koordinuojančios partnerystės atveju sumažinama apie 1,9 %, bendros gamybinės veiklos atveju – apie 5,6 %, o kooperacijos, kuri grindžiama kitos įmonės kapitalo finansavimu, atveju – apie 11,4 % visų išlaidų ([27]).

(78) Austrijos teigimu, *Lufthansa* perėmus *Austrian Airlines* bus galima sumažinti išlaidas […]. Išlaidas taip pat bus galima gerokai sumažinti panaudojant […] taupymo potencialus.

([27]) *Šaltinis: Airlines Business,* 1999/11, p. 83.

(79) Austrijos teigimu, be jau esamo bendradarbiavimo, *Lufthansa* tikisi pasiekti […] EUR išlaidų sinergijos kasmet. Taip pat būtų gaunama apie […] EUR pajamų sinergija kasmet, ypač dėl […]. Iš viso papildoma sinergija sudarytų apie […] EUR kasmet.

3.4.3. *Pagalbos tinkamumas*

(80) Austrijos valdžios institucijų nuomone, 500 mln. EUR suma esanti reikalingas minimumas ilgalaikiam *Austrian Airlines* gyvybingumui atkurti. Be subsidijos, kuri būsianti panaudota *Austrian Airlines* įsipareigojimams sumažinti, būtų […].

3.4.4. *Kompensacinės priemonės*

(81) Austrijos valdžios institucijų nuomone, nėra jokios būtinybės imtis kompensacinių priemonių, kaip numatyta sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse. Atsižvelgdamos į tai, Austrijos valdžios institucijos nurodo 1994 m. aviacijos gairių 38 punkto 3 dalį, kurioje teigiama, kad restruktūrizavimo programoje turi būti numatytas pajėgumų mažinimas, jei tai reikalinga finansiniam gyvybingumui atkurti ir (arba) dėl situacijos rinkoje. Kadangi 1994 m. aviacijos gairės aviacijos atžvilgiu yra *lex specialis*, jos turėtų turėti viršenybę prieš 2004 m. gairių reikalavimus. Austrijos valdžios institucijos tvirtina, kad šiuo atveju nei dėl finansinio gyvybingumo atkūrimo, nei dėl situacijos rinkoje nebuvę būtina imtis kompensacinių priemonių, be restruktūrizavimo metu jau suplanuotų veiksmų.

(82) Bet kokiu atveju reikšminga kompensacinė priemonė jau esantis pajėgumų sumažinimas pagal 2006 m. pradėtą programą „Go4Profit“. Be to, restruktūrizavimo plane numatytos kitos priemonės, kurias galima laikyti reikšmingomis kompensacinėmis priemonėmis, kaip išdėstyta procedūros įžangoje. Austrijos valdžios institucijos mano, kad kompensacinės priemonės, kurias *Austrian Airlines* jau įgyvendino arba ketina įgyvendinti ateityje, yra kompensacinis paketas, kuris įgyvendintas dideliu mastu, atsižvelgiant į tai, ko Komisija reikalavo kitais restruktūrizavimo atvejais. Austrijos nuomone, reikia atsižvelgti į tai, kad *Austrian Airlines* yra vidutinė oro vežėja, ir, remiantis 2004 m. gairių 40 punkto nuostatomis, kompensacinės priemonės turėtų būti proporcingos įmonės dydžiui.

3.4.5. *Įmonės indėlis*

(83) Šiuo atžvilgiu Austrijos valdžios institucijos nurodo, kad *Austrian Airlines* restruktūrizavimo išlaidos yra apie […] EUR (neskaitant 200 mln. EUR sanavimo pagalbos, kurią po perėmimo reikės grąžinti); restruktūrizavimo išlaidos apibendrintos toliau pateiktoje lentelėje.

3 lentelė

***Austrian Airlines* restruktūrizavimo išlaidos, kurias nurodė Austrijos valdžios institucijos**

Priemonė	Restruktūrizavimo išlaidos (mln. EUR)	Įmonės indėlis (mln. EUR)	Austrijos Respublikos indėlis
a) Finansinis restruktūrizavimas	(…)	(…)	(…)
b) *Austrian Airlines* programa „Go4Profit“	(…)	(…)	(…)
c) Išlaidos sinergijai pasiekti	(…)	(…)	(…)
d) Išlaidos konsultacijoms ir sandorio išlaidos	(…)	(…)	(…)
e) Didesnės refinansavimo išlaidos dėl finansų krizės	(…)	(…)	(…)
Bendra suma	(…)	[…] (Įmonės indėlio dydis: 55,5 %)	(…)

(84) Austrija teigia, kad *Austrian Airlines* įsiskolinimas (2008 m. – […] EUR) yra daug didesnis už *Lufthansa* […]. Tam reikalingos išlaidos vertinamos […] EUR.

(85) Austrijos teigimu, papildomos restruktūrizavimo priemonių išlaidos – […] EUR atsiranda siekiant kasmetinio sinergijos efekto, kuris numatytas restruktūrizavimo plane. Austrijos manymu, reikėtų priskaičiuoti […] EUR dydžio programos „Go4Profit“ išlaidas už priemones, kurių *Austrian Airlines* ėmėsi anksčiau, nes procesas tebevyksta.

(86) Prie šių išlaidų reikia priskaičiuoti […] EUR sandorio išlaidas ir […] EUR didesnes refinansavimo išlaidas dėl finansų krizės.

4. TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

4.1. **Austrian Airlines**

(87) *Austrian Airlines* savo pastabas pateikė 2009 m. balandžio 13 d. raštu. Jos yra visiškai tokios pačios kaip Austrijos valdžios institucijų pastabos.

(88) Savanoriško socialinių išlaidų apmokėjimo klausimu nemokumo atveju *Austrian Airlines* pabrėžia, kad tokios kontroliuojančiojo akcininko išmokos gali būti būtinos siekiant išsaugoti įvaizdį ir išvengti socialinių neramumų ir nepasitenkinimo „tai pačiai grupei priklausančiose įmonėse“. *Austrian Airlines* taip pat aiškina, kad Austrijai būdinga specifinė darbdavių ir darbuotojų atstovų socialinės partnerystės forma. Socialinė partnerystė įpareigoja darbdavį finansuoti socialinius planus ir savanoriškai atlyginti kitas socialines išlaidas, net ir tose situacijose, kai darbdavys teisiškai neprivalo to daryti. Be to, *Austrian Airlines* teigia, kad skaičiuojamos socialinio plano išlaidos – […] EUR 7 914 darbuotojų esančios mažesnės už išlaidas kitais palygintinais atvejais: *Austria Tabak* atveju 2005 m. išlaidos buvusios […] EUR vienam darbuotojui, o 2009 m. – net […] EUR vienam darbuotojui. *Austrian Airlines* taip pat pateikia pavyzdžių, kai buvo savanoriškai apmokamos socialinio plano išlaidos Austrijoje uždarant (ar likviduojant) pavaldžiąsias įmones ir (arba) gamybos vietas.

4 lentelė

Pavyzdžiai, kai buvo savanoriškai apmokamos socialinio plano išlaidos Austrijoje uždarant (arba likviduojant) pavaldžiąsias įmones ir (arba) gamybos vietas

Įmonė	Metai	Darbuotojai	Apmokėtos socialinės išlaidos	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	nuo 1995 m.	150	Socialinis planas	(…)
Semperit Reifen GmbH	1997–2002 m.	1 000	Darbo fondas ir socialinis planas	(…)
Philips, gamyklos Lebringe uždarymas	1999–2000 m.	200–300	Socialinis planas	(…)
Elektra Bregenz	2003 m.	234	Išeitinės išmokos ir socialinis planas	(…)
Legrand Austria	2003–2004 m.	150	Socialinis planas	(…)
Verbund, Voitsberg IV elektrinės uždarymas	2004 m.	220	Darbo fondas ir papildomos išeitinės išmokos	(…)
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–2005 m.	55	Socialinis planas	(…)
Austria Tabak	2005 m.	220	Išeitinės išmokos ir darbo fondas	(…)
Austria Tabak	2009 m.	269	Išeitinės išmokos ir darbo fondas	(…)
Thonet-Wien, gamyklos Friedberge uždarymas	2006 m.	25	Papildomos išeitinės išmokos	(…)
AT & S	2007 m.	35	Socialinis planas	(…)

(89) *Austrian Airlines* nuomone, kadangi privačios kontroliuojančiosios bendrovės, uždarydamos savo filialus ar gamyklas, savanoriškai apmoka tam tikro lygio socialines išlaidas, tai *ÖIAG* nemokumo atveju savanoriškai turėtų apmokėti tokio lygio socialines išlaidas, kurios atitiktų socialines išlaidas struktūruotos likvidacijos atveju.

5 lentelė

Apytikslės vidutinės *Austrian Airlines AG* socialinės išlaidos (be *Tyrolean*)

(mln. EUR)

	Socialinės išlaidos	
	Mažiausia suma	Didžiausia suma
Išeitinės išmokos	(…)	(…)
Kompensacijos už kasmetines atostogas	(…)	(…)
Pensijų sistema	(…)	(…)
Socialinis planas	(…)	(…)
Iš viso	(…)	(…)

(90) *Austrian Airlines* aiškina, kad išeitinės išmokos ([…] EUR) susijusios su 2009 m. birželio 30 d. galiojusiais teisiniais ir kolektyvinėje sutartyje numatytais įsipareigojimais, įskaitant apytiksliai skaičiuojamą […] EUR sumą ne Austrijoje dirbantiems darbuotojams. Didelis skirtumas tarp socialinių išlaidų, mokėtinų pagal pensijų sistemą, mažiausios sumos ([…] EUR) ir didžiausios sumos ([…] EUR) atsirandantis dėl […]. Apytikslė apatinė pensijų išlaidų riba – […] EUR grindžiama prielaida, kad reikės finansuoti […], o viršutinė – […] EUR – tuo (tikėtinu) atveju, jei darbuotojai […].

(91) Nors *Austrian Airlines* sutinka, kad apytiksliai skaičiuojamos socialinės išlaidos, palyginti su Austrijoje įprastomis pagal socialinį planą mokamomis kompensacijomis, yra […], ji aiškina, kad esama veiksnių, pagrindžiančių šią sumą. Pirma, *Austrian Airlines* darbuotojų darbo stažas įmonėje esantis didelis: pilotų – vidutiniškai […] metų, komercijos ir techninių darbuotojų bei skrydžių palydovų – […] metų. Antra, visoms pagal šios įmonės socialinį planą mokamoms kompensacijoms darytų įtaką pilotų ir kitų darbuotojų, palyginti su kitų sektorių darbuotojų, […] vidutiniai atlyginimai. Vidutinis *Austrian Airlines* skrydžio įgulos narių mėnesinis atlyginimas yra […] EUR (2009 m. duomenimis), komercijos ir techninių darbuotojų bei skrydžių palydovų – nuo […] iki […] EUR. Be to, *Austrian Airlines* save laiko viena iš svarbiausių įmonių Austrijoje, kurios nemokumas sukeltų didelį žiniasklaidos susidomėjimą.

(92) *Austrian Airlines* manymu, likvidacijos atveju likvidacijos išlaidos siektų nuo […] EUR iki […] EUR.

6 lentelė

***Austrian Airlines* likvidacijos scenarijus**

(mln. EUR)

	Išlaidos	
	Apatinė riba	Viršutinė riba
Lėktuvų pardavimas	(…)	(…)
Lėktuvų finansavimo grąžinimas	(…)	(…)
Socialinės išlaidos	(…)	(…)
Ilgalaikių sutarčių nutraukimas	(…)	(…)
Kitos išlaidos ir pajamos (subalansuotos)	(…)	(…)
Bendros išlaidos	(…)	(…)

4.2. **Bendrovė Lufthansa**

(93) *Lufthansa* savo 2009 m. balandžio 9 d. pateiktose pastabose iš pradžių aiškina, kad ekonominiai sandorio parametrai nuo 2008 m. spalio mėn., kai ji pateikė pasiūlymą įsigyti *Austrian Airlines* akcijas, gerokai pasikeitę. Šie pokyčiai atspindintys *Austrian Airlines* struktūros problemas ir ekonominės aplinkos, kuri nuo to laiko dramatiškai pablogėjusi, pokyčius. *Lufthansa* teigimu, antrinės būsto paskolų rinkos krizė išsivysčiusi į per pastaruosius dešimtmečius blogiausią finansų krizę ir dėl jos kilusi sunki realios ekonomikos recesija.

(94) *Lufthansa* mano, kad Europos rinkų recesija tęsis 2009 m., galbūt 2010 m. o gal ir dar ilgiau, o tai darys atitinkamą poveikį verslui ir planuojamam *Austrian Airlines* restruktūrizavimui. Tačiau *Lufthansa* nuomone, numatytas restruktūrizavimas gali padėti atkurti ilgalaikį *Austrian Airlines* gyvybingumą, o kada bus pasiekta nenuostolingumo riba (*Break-even*), labiausiai priklauso nuo recesijos trukmės ir intensyvumo. Sprendžiant iš dabartinės situacijos akivaizdu, kad *Austrian Airlines* ateinančiais […] patirs […].

(95) Mokėtinos kainos klausimu *Lufthansa* aiškina, kad pavedime privatizuoti nustatytos sąlygos neturėjusios jokio poveikio kainai, kurią *Lufthansa* buvo pasiruošusi sumokėti už *Austrian Airlines*. Be to, dėl šių sąlygų nė vienas pasiūlymo teikėjas neatsisakęs dalyvauti konkurse, palyginti su privačiu aukcionu.

(96) *Lufthansa* taip pat argumentuoja, kad laisviesiems akcininkams pasiūlytos kainos ir *ÖIAG* mokėtinos kainos skirtumas nesanti valstybės pagalba. Jos teigimu, *ÖIAG* mokėtiną kainą sudaro 366 268,75 EUR dydžio fiksuota kaina ir skolininko garantija, kurios vertė priklauso nuo *Austrian Airlines* veiklos rezultatų ir *Lufthansa* akcijų kainos dinamikos. Didžiausia galima suma pagal skolininko garantiją esanti 4,48 EUR už akciją. Laisviesiems akcininkams mokėtina kaina nustatoma pagal Austrijos Įmonių perėmimo įstatymo § 26. Ši kaina esanti 4,49 EUR už išleistą akciją.

(97) *Lufthansa* nuomone, ekonomiškai netikslinga didžiausią kainą siūlantį pasiūlymo teikėją įpareigoti pasiūlyti kainą, atitinkančią akcijų kainą. Jei valstybė būtų nusprendusi visas savo akcijas pateikti biržoje, akcijų kaina būtų dramatiškai smukusi. *Lufthansa* teigia, kad mažiausia pasiūlyme nurodyta perėmimo kaina grindžiama ankstesniu akcijų kainos vidurkiu (žr. pirmiau), todėl ji nebūtinai atspindi tikrąją akcijų vertę nei perėmimo pasiūlymo pateikimo, nei privatizavimo metu.

(98) Todėl, *Lufhansa* teigimu, didžiausia kaina už akciją (fiksuota kaina plius mažiausia suma pagal skolininko garantiją), mokama *ÖIAG*, atitinka kainą už akciją, mokamą kitiems akcininkams pagal perėmimo pasiūlymą. *Lufthansa* tvirtina, kad nors *ÖIAG* galbūt gaus mažesnę kainą už savo turimas *Austrian Airlines* akcijas negu kiti akcininkai, tačiau tai nebus valstybės pagalba, nes *ÖIAG* sumokėta kaina atitinka rinkos kainą. *Lufthansa* atkreipia dėmesį, kad iš pardavimo procedūros dalyvių ji buvo vienintelė pateikusi galutinį pasiūlymą, todėl *per definitionem* yra didžiausią kainą pasiūlęs pasiūlymo teikėjas. Ji tvirtina, kad atviros konkurencinės pardavimo procedūros rezultatas turi galioti kaip rinkos kaina.

(99) Restruktūrizavimo plano klausimu *Lufthansa* argumentuoja, kad lygiagrečiai taikytinos ir 1994 m. aviacijos gairės, ir 2004 m. gairės. Ji teigia, kad rengiant verslo planą buvo atsižvelgta į ekonominės situacijos ir situacijos aviacijos rinkose pablogėjimą, kiek tai buvo įmanoma numatyti. […] Tačiau, *Lufthansa* manymu, ilgalaikį *Austrian Airlines* gyvybingumą galima atkurti tik jei, kaip numatyta, bus įgyvendinti pakeistas restruktūrizavimo planas ir kitos išlaidų mažinimo priemonės, dėl kurių dar reikės derėtis, ir taip pakankamai sumažintos išlaidos.

(100) *Lufthansa* aiškina, kad restruktūrizavimo pagalbos suma (500 mln. EUR) esanti absoliutus minimumas, reikalingas ilgalaikiam *Austrian Airlines* gyvybingumui atkurti. Dėl tebeblogėjančios Austrijos ir visuotinės aviacijos rinkos […].

(101) Kompensacinių priemonių klausimu *Lufthansa* pabrėžia, kad *Austrian Airlines* savo pajėgumus paskutiniaisiais metais jau gerokai sumažinusi. […].

(102) 2004 m. gairių 43 ir paskesniuose punktuose numatyto reikalavimo svariai prisidėti savais ištekliais klausimu *Lufthansa* teigia, kad 1994 m. aviacijos gairėse tokio reikalavimo nenumatyta, todėl ji abejojanti, ar šį kriterijų galima laikyti teisiniu reikalavimu vykdant įmonių restruktūrizavimą aviacijos sektoriuje. *Lufthansa* tvirtina, kad bet kokiu atveju *Austrian Airlines* ir *Lufthansa* apmoka didelę visų restruktūrizavimo išlaidų dalį, tai yra […] EUR iš viso […] EUR arba 68 % šių išlaidų.

4.3. **Bendrovė Ryanair**

(103) *Ryanair* teikia oro susisiekimo paslaugas vienuolika maršrutų tarp keturių Austrijos oro uostų (Zalcburgo, Linco, Graco ir Klagenfurto) ir paskirties vietų kitose ES valstybėse, tarp jų Vokietijoje. *Ryanair* nurodo, kad dėl to ji konkuruoja ir su *Austrian Airlines*, ir su *Lufthansa*.

(104) Savo 2009 m. balandžio 9 d. pateiktas pastabas *Ryanair* pradeda tvirtindama, kad oficiali tyrimo procedūra pradėta pagrįstai, tačiau Komisijos kvietime teikti pastabas pateikta per mažai duomenų. *Ryanair* nuomone, tai, kad neskelbiama informacija, kurią Austrijos valdžios institucijos laiko konfidencialia, yra procedūrinis trūkumas.

(105) *Ryanair* nuomone, Austrijos valdžios institucijos neįrodė, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas teiktų pirmenybę *Austrian Airlines* pardavimui susiejant su 500 mln. EUR subsidija, o ne įmonės likvidacijai. *Ryanair* mano, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas būtų pasirinkęs *Austrian Airlines* savanorišką veiklos nutraukimą ar teisminę likvidaciją arba paprastą akcijų sandorį, nenustatant išankstinių sąlygų dėl didelės likvidumo kapitalo injekcijos, o ne Austrijos valdžios institucijų pasirinktą sprendimą. *Ryanair* teigimu, tai įrodo faktas, kad privatūs akcininkai nebuvo pasiruošę prisidėti prie kapitalo didinimo (proporcingai savo akcijoms).

(106) Austrijos valdžios institucijų nurodytų priežasčių, kodėl buvo pasirinkta ne likvidacija, kiek tos priežastys susijusios su valstybei priklausančios *ÖIAG* reputacija ir įvaizdžiu, klausimu *Ryanair* abejoja, kad tokios priežastys galėtų būti pagrindiniai ar netgi vieninteliai rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio investuotojo motyvai priimant svarbius verslo sprendimus.

(107) *Ryanair* taip pat abejoja, kad *Lufthansa* pasiūlyta kaina atitinka rinkos kainą. *Ryanair* nuomone, procedūra, kurios rezultatas – *Lufthansa* pasirinkimas pirkėju, nebuvusi konkurencinė procedūra, pasiūlymų pateikimo terminas buvęs labai trumpas (nuo 2008 m. rugpjūčio 13 d. iki 24 d.), o *Lufthansa*, būdama *Star Alliance* nare bei dalyvaudama bendrojoje įmonėje ir dėl to turėdama išankstinių žinių apie *Austrian Airlines* veiklą, turėjusi pranašumą prieš kitus galimus pirkėjus. *Ryanair* manymu, Austrijos valdžios institucijos, nustatydamos pardavimo sąlygas, supainiojo savo, kaip valstybės, ir savo, kaip ekonomikos dalyvių, vaidmenis.

(108) *Ryanair* teigia, kad nors kai kurias iš šių sąlygų galima laikyti „švelniomis“, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas jų vis tiek nebūtų nustatęs, nes dėl jų atsiranda išlaidų. Jos nuomone, galimi pasiūlymo teikėjai į šias sąlygas žiūrėtų rimtai ir arba neteiktų pasiūlymo, arba pasiūlytų kainą, mažesnę už rinkos kainą, atsižvelgdami į tų sąlygų įvykdymo išlaidas.

(109) *Ryanair* nurodo, kad jos plėtimąsi Austrijoje sustabdė nuostolingas *Austrian Airlines* dalyvavimas rinkoje ir jos sugebėjimas ilgai taikyti išlaidų nepadengiančias kainas. *Ryanair* teigimu, dėl *Austrian Airlines* suteiktos valstybės pagalbos *Ryanair* neteks galimybių plėstis, o *Austrian Airlines* struktūrinių korekcijų našta bus perkelta ant konkurencingų rinkos dalyvių, tokių kaip *Ryanair*. *Ryanair* mano, kad kai tik *Austrian Airlines* bus integruota į *Lufthansa* tinklą, ji pradės koncentruoti susisiekimo paslaugas *Lufthansa* oro paslaugų centruose Frankfurte ir Miunchene, o dėl to kils rinkos galimybių ribojimo pavojus, bent jau maršrutuose tarp Austrijos ir Vokietijos.

4.4. **Bendrovė Air France/KLM**

(110) Savo 2009 m. balandžio 14 d. pateiktas pastabas *Air France/KLM* pradeda apgailestaudama, kad Komisija išsamiai neišnagrinėjusi pardavimo procedūros struktūros. *Air France/KLM* aiškina, kad iš pradžių, 2008 m. rugpjūčio mėn., buvę kalbėta apie privatizavimą be poreikio *Austrian Airlines* restruktūrizuoti.

(111) […]

(112) *Air France/KLM* mano, kad *Lufthansa* pasiūlytas restruktūrizavimas nesantis tikras planas ir todėl juo negalima grįsti valstybės pagalbos suteikimo. Be to, esą reikia atsižvelgti į tai, ar *Lufthansa* koncernas nebūtų pajėgus tokias restruktūrizavimo priemones įgyvendinti savo lėšomis.

(113) *Air France/KLM* teigia, kad konkursas, kaip jis buvo įvykdytas, neatitinka 1994 m. aviacijos gairių reikalavimų. *Air France/KLM* manymu, 2008 m. rugpjūčio 13 d. pradėta privatizavimo procedūra vyko neskaidriai ir diskriminuojamai.

(114) *Air France/KLM* aiškina dalyvavusi privatizavimo procedūroje ir […].

(115) *Air France/KLM* teigimu, konkurso metu pasiūlymo teikėjų buvo paprašyta visiems akcininkams pateikti lygiavertį pasiūlymą nurodant kainą už *Austrian Airlines* akciją, kurią pasiūlymo teikėjai pasiruošę sumokėti grynaisiais visiems akcininkams, ir pirkti akcijas už sumą, nustatomą remiantis su tuo susijusiais Austrijos teisės aktais.

(116) […]

Air France/KLM tvirtina, kad *Lufthansa* pažeidė procedūros pradžioje nustatytas sąlygas, nes nepateikė besąlyginio pasiūlymo, kaip buvo reikalaujama, o tai, kad šį pasiūlymą *ÖIAG* priėmė, vertintina kaip įrodymas, kad procedūra vyko su trūkumais.

(117) […]

(118) Pavedime privatizuoti nustatytų sąlygų klausimu *Air France/KLM* dėl sąlygos „išlaikyti Austrijos pagrindinio akcininko struktūrą“ teigia, kad nors anksčiau būdavo nustatomos panašios struktūros, tačiau reguliavimo sistema nuo to laiko pasikeitusi. *Air France/KLM* atkreipia dėmesį, kad Taryba Komisijai suteikė įgaliojimą vesti derybas su trečiosiomis šalimis, siekiant visus su šiomis valstybėmis sudarytus dvišalius oro susisiekimo paslaugų susitarimus suderinti su Bendrijos teisės nuostatomis. *Air France*/KLM supranta, kad ypatingą *Austrian Airlines* atvejį reikia ištirti išsamiau, tačiau ragina Komisiją šį klausimą nagrinėti lanksčiai, nes kai kurios iš šių derybų su trečiosiomis šalimis tebesitęsia.

(119) *Air France/KLM* teigia, kad jos neįtikino ir argumentas, jog Austrijos Respublika elgusis kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas. *Air France/KLM* manymu, Austrijos Respublika nepardavė savo turimų *Austrian Airlines* akcijų geriausiomis sąlygomis, nes sutiko su pirkimo kaina, kuri buvo su trūkumais vykusios procedūros rezultatas.

(120) *Air France/KLM* tvirtina, kad, sužinojusi Austrijos Respublikos Vyriausybės sprendimą skirti 500 mln. EUR finansinę pagalbą, pranešė *ÖIAG*, jog […].

(121) *Air France/KLM* kelia klausimą, ar Komisija turėtų išnagrinėti ir tai, ar *Austrian Airlines* jau yra *Lufthansa* koncerno dalis, neatsižvelgiant į su pirkimu susietas sąlygas.

(122) Restruktūrizavimo plano klausimu *Air France/KLM* abejoja, ar šią finansinę pagalbą apskritai reikėtų laikyti restruktūrizavimo pagalba. *Air France/KLM* neabejoja, kad *Austrian Airlines* turi finansinių sunkumų, tačiau tvirtai laikosi nuomonės, kad šios priemonės per silpnos įmonei restruktūrizuoti. *Air France/KLM* mano, kad *Lufthansa* pasiūlytos priemonės yra tokios priemonės, kurių būtų imamasi įsigijus įmonę, ir jos dirbtinai pavadintos „restruktūrizavimo planu“. Esą šių priemonių negalima laikyti planu ([…]) ir jos jokiu būdu nepateisina valstybės pagalbos suteikimo. Be to, esą neįrodyta, kad *Lufthansa* nebūtų pajėgi šias priemones įgyvendinti savo lėšomis.

(123) *Air France/KLM* atkreipia dėmesį į tai, kad visas aviacijos sektorius dabartinėmis ekonominėmis sąlygomis patiria didelį spaudimą ir todėl Komisija turi ypač atidžiai įvertinti Austrijos planuojamos pagalbos suderinamumą, siekiant užtikrinti, kad pagalba neiškreipia rinkos.

4.5. **Bendrovė NIKI**

(124) Savo 2009 m. kovo 31 d. pateiktose pastabose *NIKI* iš pradžių išsakė nuomonę, kad *ÖIAG* elgėsi ne kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, nes sutiko su neigiama pirkimo kaina už savo turimas *Austrian Airlines* akcijas, be to, ši kaina neatitinka *Austrian Airlines* rinkos kainos. Pardavimas buvęs susietas su sąlygomis, kaip antai neigiama pirkimo kaina ir pardavėjo dalyvavimas priimant sprendimus įsigytoje įmonėje, o tai rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiam investuotojui bet kokiu atveju būtų buvę nepriimtina.

(125) Neigiamos pirkimo kainos klausimu *NIKI* argumentuoja, kad iš tikrųjų *Lufthansa* sumokėjo teigiamą pirkimo kainą – 366 269 EUR ir *ÖIAG* suteikė 162 mln. EUR vertės skolininko garantiją, o 500 mln. EUR dydžio subsidija yra *Lufthansa* iškelta sąlyga, o ne neigiama pirkimo kaina.

(126) *NIKI* teigimu, tuo atveju, jei už *ÖIAG* turimas akcijas (41,56 %) buvo gauta neigiama kaina, ji sudarytų 1,2 mlrd. EUR viso akcinio kapitalo (100 %). Tačiau esą nesuprantama, kaip tokią neigiamą kainą galima kildinti iš *Austrian Airlines* metinių ataskaitų. *NIKI* taip pat aiškina, kad smulkiesiems akcininkams priklausančių biržoje kotiruojamų akcijų kaina atspindi teigiamą įmonės vertę (mažiausia kaina 2008 m. liepos mėn. – 2,22 EUR, šešių mėnesių vidurkis – 4,49 EUR).

(127) Alternatyvių veiksmų planų klausimu *NIKI* kritikuoja *ÖIAG* teiginį, jog ši esą elgiasi lyg būtų vienintelė *Austrian Airlines* akcininkė. *NIKI* tvirtina, kad struktūruota likvidacija galima tik esant 75 % daugumai, o *ÖIAG* turi tik 41,56 % *Austrian Airlines* akcijų. *NIKI* taip pat argumentuoja, kad *Austrian Airlines* tęstų veiklą ir nemokumo atveju. Socialiniai planai esantys savanoriškos išmokos, apie kurias reikia diskutuoti su darbuotojų atstovais. *NIKI* mano, kad socialinio plano išlaidos likvidacijos atveju galėtų būti 5 mln. EUR. Remdamasi apytiksliu socialinių išlaidų dydžiu, *NIKI* tvirtina, kad Austrija supainiojo savo, kaip akcininkės, vaidmenį su savo, kaip valstybės, vaidmeniu.

(128) *NIKI* teigimu, nesuprantama, kaip *Austrian Airlines* nemokumas galėtų daryti poveikį bendrovių *Telekom Austria AG*, *OMV AG* ir *Österreichischer Post AG* akcijų kainai ir mokumui. *NIKI* manymu, visuomenė į šias įmones nežiūri kaip į įmonių grupę, be to, įmonės veikia skirtinguose sektoriuose, todėl *Austrian Airlines* nemokumas negali daryti neigiamo poveikio jų mokumui.

(129) *NIKI* ragina apsvarstyti, ar panašus sprendimas kaip *Alitalia* atveju, kurio pasekmė būtų mažesnės sveikesnės *Austrian Airlines* privatizavimas, neduotų teigiamo rezultato *ÖIAG* ir geresnio poveikio konkurencijai.

(130) Privatizavimo klausimu *NIKI* mano, kad sąlygos – įkurti įstaigą Austrijos interesams ginti ir išlaikyti Austrijos pagrindinio akcininko struktūrą, taip pat *Lufthansa* sąlyga gauti 500 mln. EUR *Austrian Airlines* kapitalo padidinimo injekciją darė neigiamą poveikį kainai. *NIKI* nuomone, valstybė neturėtų kištis į įmonės valdymą.

(131) *NIKI* mano, kad *Austrian Airlines* ir *Lufthansa* suteiktas atrankinis pranašumas iškreips konkurenciją ir prekybą tarp valstybių narių. *NIKI* nuomone, *Lufthansa* negali būti pagalbos gavėja, nes ji turi pakankamai savų lėšų. Be to, *NIKI* manymu, restruktūrizavimo planas neatitinka 2004 m. gairių reikalavimų. Ji kritikuoja ir tai, kad nenumatyta jokių kompensacinių priemonių prieš konkurenciją iškreipiantį pagalbos poveikį bendrajai rinkai. Tolimų maršrutų sumažinimo *NIKI* nelaiko pakankama kompensacija.

(132) Be to, *NIKI* nėra įsitikinusi tuo, kad *Austrian Airlines* anksčiau (per pastaruosius dešimt metų) nėra gavusi valstybės pagalbos ir kad laikomasi vienkartinės pagalbos suteikimo principo. *NIKI* nurodo nemažą skaičių priemonių, kurios, jos nuomone, galėtų apimti valstybės pagalbą: a) išimtinis ir neatlygintinas skrydžių teisių suteikimas; b) visus laiko tarpsnius Austrijoje koordinuoja įmonė, kurios akcijų turi *Austrian Airlines*; c) mažesnė patalpų Vienos oro uoste nuomos kaina; d) viešojo sektoriaus institucijų rizikos prisiėmimas parduodant nekilnojamąjį turtą; e) *Austrian Airlines* mokestinių specialiosios paskirties bendrovių toleravimas Gernsyje, Lamanšo salose; f) valstybės akcininko kapitalo padidinimas 146 mln. EUR 2006 m. gruodžio mėn.; g) 200 mln. EUR sanavimo pagalba.

(133) *NIKI* taip pat aiškina, kad *Austrian Airlines* įvedė trumpalaikio darbo sistemą, o normalaus ir sutrumpinto darbo laiko skirtumą apmoka valstybė. Ji kritikuoja ir tai, kad pagal Austrijos darbo teisę *Austrian Airlines* negali atleisti darbuotojų, sutinkančių su sutrumpintu darbo laiku.

4.6. **Bendrovė Air Berlin**

(134) 2009 m. balandžio 8 d. pateiktos *Air Berlin* pastabos yra visiškai tokios pačios kaip *NIKI*.

4.7. **Bendrovė Robin Hood Aviation**

(135) *Robin Hood Aviation* savo 2009 m. balandžio 8 d. pateiktose pastabose išsakė nuomonę, kad neigiama kaina yra valstybės pagalba ir ši valstybės pagalba darys neigiamą poveikį konkurencijai, taip pat sustiprins *Austrian Airlines* ir *Lufthansa* vyraujančią padėtį bendrojoje rinkoje, todėl tokią valstybės pagalbą reikia paskelbti nesuderinama su bendrąja rinka. *Robin Hood Aviation* tvirtina, kad, priešingai negu teigiama Austrijos valdžios institucijų pateiktame restruktūrizavimo plane, *Austrian Airlines* šiuo metu savo pajėgumus plečia – 2009 m. perėmė papildomus maršrutus iš *Lufthansa*, pavyzdžiui, maršrutą Gracas–Štutgartas, kuriame oro susisiekimo paslaugas teikia ir *Robin Hood Aviation*. Ši bendrovė tvirtina, kad *Austrian Airlines* savo maršrutuose taiko labai mažas ir konkurencingas kainas, o tai įmanoma tik dėl numatomos valstybės pagalbos.

4.8. **Bendrovė WKO – Die Luftfahrt**

(136) Savo 2009 m. balandžio 8 d. pateiktose pastabose *WKO – Die Luftfahrt* pabrėžė *Austrian Airlines* reikšmę Austrijai kaip verslo vietai ir jos indėlį į maždaug 18 000 darbo vietų išsaugojimą Tarptautiniame Vienos oro uoste. Ji pabrėžia, koks svarbus turizmui ir šalies ekonomikai yra veikiantis tinklas.

4.9. **Bendrovė Wien – konkret**

(137) Savo 2009 m. kovo 21 d. pateiktose pastabose *Wien – konkret Medien GmbH* (toliau – *Wien – konkret*) nurodo, kad 2008 m. lapkričio 11 d. ji pateikė įpareigojantį pasiūlymą *Austrian Airlines* nurodydama 10 EUR kainą, o tai reiškia, kad pasiūlymas buvo geresnis už *Lufthansa*. 2009 m. sausio 30 d. šis pasiūlymas padidintas iki 11 EUR. *Wien – konkret* teigia nedalyvavusi konkurse.

(138) *Wien – konkret* mano, kad *ÖIAG* nesielgė kaip apdairus privatus investuotojas. Ji tvirtina, kad trys, jos nuomone, *ÖIAG* alternatyvūs veiksmų planai – a) akcijų pardavimas biržoje už 3,90 EUR už akciją, gaunant 142 mln. EUR, b) *Wien – konkret* pasiūlymas – 10 EUR ir c) nemokumo paskelbimas – 0 EUR – būtų kainavę mažiau. *Wien – konkret* taip pat teigia, kad pavedime privatizuoti iškeltos sąlygos (Austrijos pagrindinio akcininko struktūra) netenkinamos, nes *Lufthansa* yra Vokietijos įmonė.

(139) *Wien – konkret* aiškina, kad neigiama kaina darys neigiamą poveikį konkurencijai ir leis *Austrian Airlines* rinkoje taikyti labai konkurencingas kainas. Ji taip pat pabrėžia, kad *Austrian Airlines* neįvykdė jokių restruktūrizavimo priemonių, kaip antai pajėgumų, darbuotojų ir su darbuotojais susijusių išlaidų mažinimas. *Wien – konkret* manymu, valstybės pagalba daro neigiamą poveikį aplinkai (išmetamų CO_2 dujų kiekis, orlaivių keliamas triukšmas).

4.10. **Pavienių privačių asmenų pastabos**

(140) 32 pavienių privačių asmenų pastabos, gautos nuo 2009 m. vasario 11 d. iki 2009 m. balandžio 10 d., labai panašios į *Wien – konkret* pastabas.

5. **AUSTRIJOS PASTABOS DĖL TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ**

(141) Austrijos valdžios institucijos savo pastabas pradeda teigdamos, kad privatizavimo procedūra buvusi atvira, skaidri ir nesusieta su jokiomis sąlygomis. Nors privatizavimo procedūra buvusi trumpa dėl to, kad pavedimo privatizuoti galiojimas buvo ribotas, tačiau nebuvusi neįprastai trumpa, palyginti su panašiomis procedūromis.

(142) Austrijos valdžios institucijų teigimu, visi procedūroje dalyvavę pasiūlymo teikėjai buvę traktuojami vienodai ir procedūros sąlygos visiems dalyviams buvusios vienodos. Austrijos nuomone, to, kad buvo pateiktas tik vienas įpareigojantis pasiūlymas, priežastis labiau sietina su privatizavimo procedūros metu dramatiškai pablogėjusia ekonomine situacija Europos aviacijos sektoriuje, *Air France/KLM* ir *British Airways* dalyvavimu kituose sandoriuose ir didelėmis kitų pasiūlymo teikėjų, išskyrus *Lufthansa*, perėjimo į kitą susivienijimą išlaidomis.

5.1. **Procedūros tinkamumas**

(143) Austrijos valdžios institucijos išreiškia nusistebėjimą, kad *Air France/KLM* nežinojusi, jog buvo leidžiama pateikti pasiūlymą su neigiama pirkimo kaina. Procedūros sąlygose buvę nurodyta, kad bet kuriuo metu galima pateikti pasiūlymą su neigiama pirkimo kaina. Austrijos teigimu, jei *Air France/KLM* iš tikrųjų nebuvusi tikra, ar galima pateikti pasiūlymą su neigiama pirkimo kaina, buvę daugybė galimybių tai sužinoti arba per investicinius bankus, arba paklausus tiesiogiai *ÖIAG*. Tačiau *Air France/KLM* to nepadariusi.

(144) Austrijos valdžios institucijos tvirtina, kad *Air France/KLM* turėjusi galimybę, kaip ir kiti du antrajame privatizavimo procedūros etape likę pasiūlymo teikėjai, pateikti pasiūlymą su neigiama pirkimo kaina.

(145) Austrijos valdžios institucijos taip pat aiškina, kad *ÖIAG* greitai po to, kai praėjo pasiūlymų pateikimo terminas […].

(146) […]

(147) […]

(148) Austrijos valdžios institucijos neigia *Air France/KLM* teiginį, jog *ÖIAG* pirmiausia turėjusi suteikti *Austrian Airlines* 500 mln. EUR subsidiją ir tik po to turėjo būti leista įmonę privatizuoti. Be to, Austrijos manymu, jei subsidija būtų buvusi suteikta prieš privatizavimą, taip pat būtų reikėję tirti, ar nepažeistos valstybės pagalbos taisyklės.

5.2. **Neigiama pirkimo kaina**

(149) Austrijos valdžios institucijos paneigia *NIKI* pastabose pateiktą argumentą, kad kaina buvusi ne neigiama pirkimo kaina, o sąlyga. Austrija aiškina, kad pasiūlymo teikėjas, vertindamas akcijų pirkimą ir priimdamas sprendimą, pagrindu ima visų tam pirkimui reikalingų mokėjimų sumą. Austrija teigia, kad *Lufthansa* nesusiejo savo sprendimo su nepinigine sąlyga, o paprasčiausiai pasiūlė neigiamą pirkimo kainą.

5.3. **Neigiama rinkos kaina**

(150) *NIKI* skunde išsakytą teiginį, jog buvęs teigiamas (ekonominis) nuosavas kapitalas, remiantis 2008 m. gruodžio 31 d. *Austrian Airlines* konsoliduotame balanse nurodytu nuosavu kapitalu, Austrijos valdžios institucijos laiko nesvarbiu, nes pagal Tarptautinių finansinės atskaitomybės standartuose (TFAS) įtvirtintus apskaitos principus ir jų aiškinamąsias taisykles apskaičiuoti duomenys buvo palyginti su įmonės rinkos verte laikantis veiklos tęstinumo prielaidos.

(151) Austrijos valdžios institucijos nurodo *NIKI* skaičiavimą, pagal kurį *Austrian Airlines*, gavusi 500 mln. EUR subsidiją, […] metų galėtų vykdyti veiklą be jokių restruktūrizavimo priemonių, nepaisant […] EUR dydžio kasmetinio neigiamo grynųjų pinigų srauto, ir aiškina, kad tai prieštarauja ekonominei realybei, nes *Austrian Airlines* bet kuriuo metu turėtų būti pajėgi vykdyti finansinius įsipareigojimus. Todėl *NIKI* teiginys, jog *Austrian Airlines* įmonės vertė nesanti neigiama, esantis neteisingas.

5.4. **Alternatyvūs veiksmų planai**

(152) *NIKI* argumentavo, kad *Austrian Airlines* veiklą tęs ir nemokumo atveju. Austrijos valdžios institucijos tai neigia ir tvirtina, jog tai neįmanoma teisiškai. Austrijos Aviacijos įstatymo § 109 susiejant su § 106 teigiama, kad oro vežėjo nemokumo atveju licencija oro susisiekimui vykdyti panaikinama. Kad oro vežėjo veiklą tęstų bankrutuojančio skolininko turto administratorius, neturėdamas licencijos oro susisiekimui vykdyti, yra neįmanoma.

(153) *NIKI* taip pat teigė, kad *Austrian Airlines* aktyvų vertės užtektų įvykdyti įsipareigojimus likvidacijos atveju, todėl *ÖIAG* nereikėtų apmokėti likvidacijos išlaidų. Austrijos valdžios institucijų manymu, šis teiginys grindžiamas prielaida, kad *Austrian Airlines* aktyvų vertė […] EUR didesnė už įsipareigojimų dydį. Austrijos teigimu, ši prielaida aiškiai grindžiama 2008 m. gruodžio 31 d. *Austrian Airlines* konsoliduotame balanse nurodytu nuosavu kapitalu. Austrijos valdžios institucijų manymu, šio dydžio negalima pasitelkti darant išvadas dėl likvidacijos išlaidų.

(154) *NIKI* taip pat argumentavo, kad „mažumos akcininkas“ *ÖIAG* likvidacijos ar nemokumo išlaidas apmokėtų ne vienas. Austrijos valdžios institucijų teigimu, tai neatitinka tikrovės. Jos teigia, kad *ÖIAG* yra vyraujanti ir didžiausia *Austrian Airlines* akcininkė ir jai vienintelei tenka su kitomis jos turimomis akcijomis susijusi ekonominė rizika, kuri atsirastų, jei veikla būtų nutraukiama be socialinių planų. Smulkiesiems akcininkams ir instituciniams investuotojams, kurie „nematomi“ likusiam pasauliui, tokio pobūdžio rizika nekylanti. Todėl *ÖIAG* išlaidas pagal socialinius planus turinti apmokėti viena.

5.5. **Restruktūrizavimo planas**

(155) Austrijos valdžios institucijos neigia *NIKI* ir *Air France/KLM* teiginius, jog 500 mln. EUR kapitalo injekcijos gavėjas galėtų būti *Lufthansa*. Austrijos teigimu, tai prieštarauja aplinkybėms. Nuomonė, kad *Lufthansa* turi naudos iš savo būsimosios pavaldžiosios bendrovės kapitalo padidinimo po sandorio sudarymo ir tokiu būdu pati yra (tariamos) restruktūrizavimo pagalbos gavėja, esanti nepagrįsta. Todėl, Austrijos valdžios institucijų nuomone, *Air France/KLM* aiškinimas šiuo atžvilgiu yra neteisingas.

(156) Austrijos valdžios institucijos neigia kai kurių trečiųjų šalių teiginį, jog restruktūrizavimo plane nenumatyta jokių struktūrinių priemonių ir todėl struktūrinių korekcijų našta bus užkraunama konkurentams. Austrijos teigimu, korekcijos kaip pajėgumų mažinimas, siekiant atsižvelgti į numatomas paklausos tendencijas, yra pagrindinis restruktūrizavimo plano elementas. Austrija tvirtina, kad *Austrian Airlines* dar 2008 m. vasarą sumažino savo lėktuvų skaičių nuo 105 iki 98, o savo pajėgumus tolimų maršrutų srityje – […], todėl prielaida, kad trumpuose ir tolimuose maršrutuose *Austrian Airlines* vykdanti plėtimosi strategiją, yra nepagrįsta.

(157) Austrijos valdžios institucijos taip pat paneigia *NIKI* teiginį, jog *Austrian Airlines* jau anksčiau įvairiais būdais yra gavusi valstybės pagalbą. Austrija pažymi, kad tariama pagalba nėra tyrimo procedūros objektas, kaip nurodyta Komisijos sprendime pradėti procedūrą, todėl tokie teiginiai yra neleistini ir nesvarbūs. Bet kokiu atveju Austrijos valdžios institucijos šiuo atžvilgiu ryžtingai atmeta teiginį, kad *Austrian Airlines* jau anksčiau yra gavusi valstybės pagalbą. Austrija mano, kad minėtos priemonės neatitinka ES sutarties 87 straipsnio 1 dalyje pateiktos pagalbos sąvokos apibrėžties. Jos teigimu, kai kurios šių priemonių įgyvendintos prieš Austrijos įstojimą į EEE ir ES, kitos nėra valstybinės priemonės, nes, pavyzdžiui, Vienos oro uostas didžiąja dalimi yra privati nuosavybė.

(158) Kapitalo padidinimo 2006 m. klausimu Austrijos valdžios institucijos atkreipia dėmesį, kad toje procedūroje privatūs investuotojai dalyvavo tomis pačiomis sąlygomis, kaip ir *ÖIAG*. Austrija teigia, kad kapitalo padidinimo pasirašymo suma buvusi viršyta ir paskirstymas tarp privačių investuotojų galėjęs būti dar didesnis. Kad nesumenkėtų *ÖIAG* dalyvavimas, jos kapitalo didinimo dalis buvusi lygiai tokia pati kaip jos turima *Austrian Airlines* dalis. Austrijos manymu, tai nėra pagalba. Dėl teiginio, jog *Austrian Airlines* įvedusi trumpalaikio darbo sistemą, o normalaus ir sutrumpinto darbo laiko skirtumą apmokanti valstybė, Austrija tikina, kad tai bendrai taikytina priemonė. Taip pat bendrai taikytina bet kokia apsauga, kuri pagal Austrijos darbo teisės nuostatas suteikiama sutrumpintą darbo laiką dirbantiems darbuotojams.

(159) Austrijos valdžios institucijos nesutinka su *NIKI* teiginiais, jog skrydžių teisių suteikimas *Austrian Airlines* esanti valstybės pagalba. Austrijos teigimu, skrydžių teisės suteikiamos pagal dvišalius oro susisiekimo paslaugų susitarimus. Sutartį sudarančios valstybės oro vežėjams suteikia teisę naudotis atitinkamomis skrydžių teisėmis pagal dvišalius oro susisiekimo paslaugų susitarimus. Austrija teigia, kad tai nesusiję su sutartį sudarančios valstybės išlaidomis. Be to, skrydžių teisių naudojimo rinka neegzistuojanti. Skrydžių teisių negalima pirkti ar parduoti aukcione.

5.6. **Atsakymai į kitus trečiųjų šalių pastabose pateiktus klausimus**

(160) Faktas, kad *Austrian Airlines* turi bendrovės *SCA Schedule Coordination Austria GmbH* (toliau – *SCA GmbH*) akcijų, trečiųjų šalių pastabose taip pat buvo laikomas problemišku. Austrijos valdžios institucijos teigia, jog *SCA GmbH* Vienos oro uoste yra tvarkaraščių sudarytoja ar oro uosto koordinatorė, kaip numatyta 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 793/2004, iš dalies keičiančiame Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių ([28]). Austrijos teigimu, *SCA GmbH* veikla pagal Reglamentą (EB) Nr. 793/2004 reglamentuojama tokiu mastu, kad vienas akcininkas apskritai negali daryti jokio poveikio laiko tarpsnių paskirstymui.

(161) *Robin Hood Aviation* teigė, jog sanavimo pagalba buvo panaudota konkurentų maršrute Gracas–Štutgartas išstūmimui finansuoti. Austrijos valdžios institucijos tai neigia.

(162) Austrijos valdžios institucijos taip pat neigia *Ryanair* teiginį, jog ateityje *Austrian Airlines*, konkuruodama su pigių skrydžių bendrovėmis, siūlys skrydžius išlaidų nepadengiančiomis kainomis. Austrijos teigimu, šie teiginiai niekuo nepagrįsti. Be to, Austrijos nuomone, šios abejonės iš principo buvo tirtos Komisijos bendrovių susijungimo kontrolės procedūros metu.

(163) 2009 m. gegužės 22 d. raštu Austrijos valdžios institucijos Komisijai pateikė papildomos informacijos dėl kelių punktų.

([28]) OL L 138, 2004 4 30, p. 50.

(164) Dėl fakto, kad *ÖIAG* laikytina vyraujančia *Austrian Airlines* akcininke, Austrijos valdžios institucijos nurodo tai, jog *ÖIAG* tiesiogiai turi 41,56 % *Austrian Airlines* akcijų ir yra sudariusi sindikatą su instituciniais investuotojais, kuriam priklauso dar 7,05 % *Austrian Airlines* akcijų. Sindikato susitarime numatyta bendroji balsavimo procedūra visuotiniuose *Austrian Airlines* akcininkų susirinkimuose. 3,45 % *Austrian Airlines* akcijų (kurios nesuteikia balso teisės) turi *Austrian Airlines*, likusias 47,94 % – laisvieji akcininkai.

(165) Austrijos teigimu, *ÖIAG* ir sindikato nariai kartu turi 48,61 % *Austrian Airlines* akcijų ir 50,34 % balso teisių, nes *Austrian Airlines* turimos akcijos nesuteikia balso teisės.

(166) Valdžios institucijos taip pat aiškina, kad laisvieji akcininkai neįpareigoti dalyvauti pardavime už neigiamą kainą, nes pagal Austrijos bankroto teisę akcininkai neprivalo prisidėti prie nemokumo išlaidų apmokėjimo. Austrijos teigimu, jie praranda tik savo kapitalo įnašus arba savo už akcijas sumokėtą pirkimo kainą. Todėl *Austrian Airlines* nemokumo arba likvidacijos atveju laisvieji akcininkai neturėtų apmokėti išlaidų ir neprivalėtų atsižvelgti į alternatyvius veiksmų planus.

(167) Be to, Austrijos aiškinimu, laisvieji akcininkai neprivalėtų sutikti su neigiama kaina. Priešingai, Austrijos Įmonių perėmimo įstatyme numatyta, kad sudarant sandorius, kai pasikeičia įmonės kontrolė, perėmimo kaina turi atitikti paskutinių šešių mėnesių pagal prekybos mastą svertinę akcijų kainą, o tai nebūtinai turi būti susiję su jos akcijų ekonomine verte. Austrijos teigimu, akcijų kaina gali būti grindžiama rinkos lūkesčiais dėl perėmimo, kaip, pavyzdžiui, *Austrian Airlines* atveju, taigi ši kaina retai atspindi pagrindinę įmonės vertę.

(168) Austrijos teigimu, laisvieji akcininkai taip pat neprivalėtų prisidėti prie likvidacijos ir nemokumo išlaidų apmokėjimo ir neigiamos pirkimo kainos. Šis „nemokančio fenomenas“ esantis apsaugos, kuri suteikiama laisviesiems akcininkams pagal Austrijos bendrovių ir bankroto teisę bei Europos Sąjungos reguliavimo sistemą įmonių perėmimo atveju, rezultatas.

(169) Austrijos valdžios institucijos aiškina, kad *ÖIAG* sumokėta neigiama pirkimo kaina yra neigiamos *Austrian Airlines* nuosavo kapitalo vertės ir ypač pasiūlymo teikėjo teisinio įpareigojimo supirkti visas laisvųjų akcininkų akcijas, siekiant įgyti 100 % nuosavybę, ir būtent tokia kaina, kuri neatspindi ekonominės oro vežėjo vertės, tiesioginė pasekmė.

(170) Austrijos valdžios institucijų nuomone, *ÖIAG*, perimdama visą neigiamą pirkimo kainą, susijusią su 100 % neigiamos *Austrian Airlines* nuosavo kapitalo vertės ir teisiškai nustatyta teigiama pasiūlymo kaina laisviesiems akcininkams, siekiant privatizuoti *Austrian Airlines*, elgėsi kaip racionalus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas.

(171) Austrijos valdžios institucijos taip pat aiškina, kad laisvieji akcininkai privatizavimo metu negavo jokios valstybės pagalbos, nes, pirma, perėmimo pasiūlyme numatyta apmokėti ne iš viešųjų lėšų, o iš sėkmingo pasiūlymo teikėjo *Lufthansa* lėšų, antra, laisviesiems akcininkams mokėtina kaina nustatyta ne valstybės, o pagal įpareigojančias taisykles dėl perėmimo kainos apskaičiavimo, kai keičiasi įmonės kontrolė, kaip numatyta Austrijos Įmonių perėmimo įstatyme.

(172) Austrijos valdžios institucijos paaiškino, kad pagal Austrijos teisės aktus nė vienas akcininkas neprivalo apmokėti socialinių išlaidų nemokumo atveju. Jos atkreipia dėmesį į tai, kad Austrijos Kompensacijų nemokumo atveju fondas, įsteigtas vadovaujantis Kompensacijų užtikrinimo nemokumo atveju įstatymu (*Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz*), apmoka šias išlaidas:

— įstatymo numatytas išeitines išmokas – ne daugiau kaip 6 030 EUR per mėnesį,

— atlyginimus – ne daugiau kaip 8 040 EUR per mėnesį,

— teises į pensijas – ne daugiau kaip 24 mėnesines išmokas, remiantis neatšaukiamų teisių į pensiją įgijimo suma ir ne daugiau kaip 6 000 EUR per mėnesį,

— kompensacijas už atostogas,

— kompensacijas už atleidimą iš darbo.

(173) Austrijos valdžios institucijos, pažymi, kad fondas nemoka didesnių negu nurodyta išeitinių išmokų ir mėnesinių atlyginimų ir neapmoka išlaidų, susijusių su teisėmis, atsirandančiomis iš kolektyvinių sutarčių ir socialinių planų.

(174) […] Austrija taip pat pateikia bendrovės *Ernst & Young* 2009 m. kovo 12 d. atliktą naują socialinių išlaidų vertinimą, kuriame nurodytos 1) *Austrian Airlines Group* ir 2) *Austrian Airlines AG* bei *Tyrolean Airways* socialinės išlaidos. […]

(175) Austrijos valdžios institucijos taip pat pateikė papildomos informacijos, ar panašioje padėtyje kaip *ÖIAG* esanti kontroliuojančioji bendrovė atsižvelgtų į nuostolius dėl akcijų kainos svyravimo, atsirandančius dėl įmonės mokumo sumažinimo ir panašių nuostolių.

6. VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS

6.1. Pagalbos vertinimo teisinis pagrindas

(176) EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(177) Valstybės pagalbos sąvoka apima bet kokį tiesiogiai ar netiesiogiai suteiktą pranašumą, kuris finansuojamas iš valstybinių išteklių arba pačios valstybės, arba tarpinės organizacijos valstybės pavedimu.

(178) EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai yra kumuliaciniai. Siekiant nustatyti, ar priemonės, apie kurias pranešta, yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje, reikia ištirti, ar tenkinamos visos toliau nurodytos sąlygos, tai yra ar finansinė pagalba

— teikiama valstybės arba iš valstybinių išteklių,

— palaiko tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą,

— iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti,

— daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(179) Komisija tiksliai ir išsamiai išnagrinėjo pradėjus procedūrą gautas pastabas ir Austrijos pastabas. Ji taip pat pasamdė ekspertą (bendrovę *Moore Stephens*) patikrinti finansinius duomenis ir prielaidas, kuriais grindžiamas pardavimo sandoris.

(180) *Moore Stephens* atstovai tyrimą atliko Vienoje nuo 2009 m. kovo 23 d. iki 2009 m. balandžio 16 d. Tyrimo metu Austrijos valdžios institucijos jiems teikė pagalbą, jie galėjo gauti visus reikalingus dokumentus ir patekti į duomenų saugyklą.

(181) Šiuo atveju Austrijos valdžios institucijos tvirtino, kad priemonė, apie kurią pranešta, nėra valstybės pagalba, pirma, dėl to, kad kaina, kuri yra atviros, skaidrios ir nediskriminacinės pardavimo procedūros rezultatas, yra rinkos kaina, antra, dėl to, kad *ÖIAG* elgėsi taip, kaip būtų elgęsis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas panašioje padėtyje, nes visi alternatyvūs veiksmų planai, kuriuos galėjo rinktis *ÖIAG*, buvo susiję su didesnėmis išlaidomis ir *ÖIAG* pasirinko pigesnę galimybę.

(182) Siekdama įsitikinti, kad pardavimas neapima valstybės pagalbos, Komisija turi ištirti, ar *Austrian Airlines* parduota už rinkos kainą. Tuo tikslu Komisija apibrėžė tam tikrus valstybinių įmonių privatizavimo principus, kurie su laiku susiformavo sprendimų priėmimo praktikoje tiriant atskirus atvejus ([29]). Atsižvelgiant į aplinkybes, valstybės pagalba gali būti suteikiama arba pirkėjui, arba privatizuojamai įmonei.

6.1.1. *Austrian Airlines pirkimo kainos vertinimas*

(183) Šiuo atveju Komisija konstatuoja, kad Austrija davė *ÖIAG* pavedimą privatizuoti, pagal kurį *ÖIAG* turėjo vykdyti skaidrią ir nediskriminacinę pardavimo procedūrą, tačiau kuriame visgi buvo nustatyta nemažai sąlygų. Todėl *prima facie* negalima atmesti, kad sandoris apima valstybės pagalbą.

(184) Šiuo atžvilgiu Komisija konstatuoja, kad valstybė kaip pardavėjas, nustatydama pirkėjui tam tikras sąlygas, galbūt sumažina pirkimo kainą ir taip atsisako papildomų lėšų. Be to, sąlygos iš pat pradžių gali sulaikyti galimus susidomėjusius investuotojus nuo pasiūlymo pateikimo, o tai sutrikdytų pardavimo procedūros konkurencinę aplinką ir net didžiausia pasiūlyta galutinė kaina nebūtinai atspindėtų tikrąją rinkos vertę.

([29]) Žr. *XXIII konkurencijos politikos ataskaitą (1993)* (ISBN 92–826–8372–9), 402 ir 403 punktus.

(185) Valstybė, nustatydama tokias sąlygas ir sutikdama su tuo, kad už jai priklausančias akcijas ar turtą gaus ne geriausią kainą, elgiasi ne kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis subjektas, kuris bandytų gauti didžiausią įmanomą kainą. Vietoj to, valstybė nusprendžia parduoti įmonę už žemesnę negu rinkos kainą. Komisija mano, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis subjektas neturėtų ekonominio intereso nustatyti panašių sąlygų, o parduotų įmonę didžiausią kainą pasiūliusiam pasiūlymo teikėjui, kuris tada galėtų laisvai priimti sprendimus dėl įsigytos įmonės ar įsigyto turto ateities.

(186) Tokiu atveju reikia ištirti, ar sandoris įmonei suteikė ekonominį pranašumą, remiantis 1994 m. aviacijos gairių 43 punkto 3 pastraipa, kurioje teigiama, kad „įmonę turi įvertinti nepriklausomas ekspertas, kuris apskaičiuoja įmonės balansinę vertę (laikantis veiklos tęstinumo prielaidos) normaliomis sąlygomis […].“

(187) Teisingumo Teismas savo sprendime *Stardust Marine* byloje konstatuoja, „kad, norint iširti, ar valstybė elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas, reikia atsižvelgti į aplinkybes, buvusias tuo metu, kai buvo imamasi finansinių paramos priemonių, siekiant įvertinti, ar valstybės elgesys yra ekonomiškai racionalus, ir kad reikia susilaikyti nuo bet kokio vertinimo dėl vėlesnės situacijos“ ([30]). Šiuo atveju lemiamas momentas yra ta diena, kurią buvo pasirašytas susitarimas dėl *ÖIAG* turimų 41,56 % *Austrian Airlines* akcijų pardavimo *Lufthansa* (2008 m. gruodžio 5 d.).

Austrian Airlines vertė laikantis veiklos tęstinumo prielaidos (Going concern value)

(188) Kaip jau minėta, Austrija pateikė 2008 m. gruodžio 5 d. *Austrian Airlines* nuosavo kapitalo vertės duomenis, apskaičiuotus laikantis savarankiškumo išlaikymo prielaidos (*Stand-alone-Basis*). Šį vertinimą atliko bendrovė *Deloitte* darydama įmonės veiklos tęstinumo prielaidą ir naudodama diskontuotų grynųjų pinigų srautų (*Discounted cash flow*, toliau – DCF) metodą. Remdamasi šiuo vertinimu, taip pat verslo plano duomenimis, ir pasitelkdama savo nepriklausomą ekspertą Komisija galėjo ištirti, ar *Lufthansa* sumokėta kaina yra rinkos kaina.

([30]) 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-482/99, *Prancūzija* prieš *Komisiją* (*Stardust Marine*), Rink. 2002, p. I-4397, 71 punktas.

(189) *Deloitte* atliko DCF vertinimą remdamasi Austrijos profesionaliais vertinimo standartais ir tam panaudojo *Austrian Airlines* vadovybės verslo planą, kuris buvo pakoreguotas atsižvelgiant į pasikeitusias ekonomines sąlygas ir vadovybės numatytą išlaidų mažinimą. 2008 m. gruodžio 5 d. verslo planas buvo grindžiamas savarankiškumo išlaikymo prielaida (*Stand-alone-Basis*) ir jame nebuvo atsižvelgta į galimą sinergiją, kurios galima pasiekti su strateginiu partneriu. Verslo plane numatytos gerinimo priemonės (kaip antai […]), kurių bendra vertė […] EUR. Be to, daroma prielaida, kad […].

(190) Norėdama nustatyti šių priemonių poveikį *Austrian Airlines* grynųjų pinigų srautams, *Deloitte* savo vertinime išskyrė tris kapitalo vertės (*NET present value*, toliau – NPV) etapus:

— I etapas (2008 12–2012 12) – remiamasi vadovybės verslo planu, pakoreguotu *Deloitte*,

— II etapas (2013–2021 m.) – įtraukiama […], siekiant į tai atsižvelgti, ir daroma prielaida, kad metinis augimo rodiklis bus […] %,

— III etapas (nuo 2022 m.) – galutinė vertė darant prielaidą, kad įmonė pasiekė pastovų, ilgalaikį metinį […] % augimo rodiklį.

(191) Komisija konstatuoja, kad prielaidos, kuriomis grindžiamas pagrindinis scenarijus, šiuo specifiniu atveju yra pagrįstos, ypač dėl […]. Be to, *Austrian Airlines* lėktuvų parkui vidutiniškai yra […] metų, o tai, palyginti su konkurentais, yra […]. Tai, kad *Austrian Airlines* lėktuvų parkas pagal tipą ir senumą labai nevienodas, iš dalies lemia tai, kad įmonė perėmė du konkurentus (*Lauda* ir *Tyrolean*). Lėktuvų parkui taip pat būdinga didelė įvairovė, palyginti su panašaus dydžio konkurentais. Komisija konstatuoja, kad dėl šių dviejų veiksnių pagrindiniame scenarijuje reikia atsižvelgti į […], net jei įmonė patiria finansinius sunkumus, ir atsižvelgiant į sutaupytas lėšas atkuriant gyvybingumą šiame sektoriuje.

(192) Toliau pateiktoje lentelėje apžvelgiami nuosavo kapitalo vertės apskaičiavimo rezultatai. Apskaičiuota remiantis Austrijos pateiktu verslo planu, kuriame, be kita ko, įtraukta vidutinė svertinė kapitalo sąnaudų norma (*Weighted average cost of capital*, toliau – WACC): I ir II etapuose – […] %, III etape – […] % ([31]).

([31]) Diskonto koeficientas galutinei vertei (*Terminal value*, toliau – TV) apskaičiuoti nustatomas kaip pritaikytos WACC normos ir apytikslio stabilaus ilgalaikio augimo rodiklio skirtumas (šiuo atveju […]).

7 lentelė

Austrian Airlines įmonės vertės apskaičiavimas – pagrindinis scenarijus

(Mln. EUR (*))

	I etapas					II etapas	III etapas
	2008 m. gruodžio mėn. Dydis	2009 m. Biudžetas	2010 m. Biudžetas	2011 m. Biudžetas	2012 m. Biudžetas	2013–2021 m. *Biudžetas* (***)	2022 m. Galutinė vertė
Pajamos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizaciniai atskaitymai	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pakoreguoti mokesčiai	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Grynasis veiklos pelnas neįskaitant pakoreguotų mokesčių	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ amortizaciniai atskaitymai	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– pasikeitusios kapitalo sąnaudos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– pasikeitęs apyvartinis kapitalas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Laisvieji grynųjų pinigų srautai	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…] (**)
NPV I + II + III etapuose	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bendra NPV	[…]						
Nuostolių perkėlimo vertė NPV	[…]						
Negamybinis turtas	[…]						
Viso kapitalo rinkos vertė	[…]						
Grynosios skolos	[…]						
Nuosavo kapitalo vertė	[…]						

Šaltinis: 2009 m. kovo 19 d. Deloitte vertinimo ataskaita
(*) Skirtumas dėl suapvalinimo
(**) Diskonto koeficientas (žr. 31 išnašą)
(***) Suvestiniai duomenys (žr. 32 išnašą)

(193) Dėl kumuliacinės laisvųjų grynųjų pinigų srautų NPV I, II ([32]) ir III etapuose, nuostolių perkėlimo vertės ir ne gamybinėms reikmėms skirtų aktyvų rinkos vertės *Austrian Airlines* bendro kapitalo rinkos vertė (*Entity Value*) yra […] EUR. Iš bendro kapitalo rinkos vertės reikia atskaityti 2008 m. gruodžio 5 d. buvusių […] EUR dydžio įsipareigojimų rinkos vertę, taigi gaunama […] EUR dydžio neigiama nuosavo kapitalo rinkos vertė.

([32])

II etapas	2013 m. biudžetas	2014 m. biudžetas	2015 m. biudžetas	2016 m. biudžetas	2017 m. biudžetas	2018 m. biudžetas	2019 m. biudžetas	2020 m. biudžetas	2021 m. biudžetas	Suma
FCF	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
WACC	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	
NPV	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(194) Komisija atkreipia dėmesį, kad apskaičiuojant WACC normą, kuri pritaikyta kaip diskonto norma apskaičiuoti laisvųjų grynųjų pinigų srautų NPV, buvo atsižvelgta į […] bazinių punktų dydžio įsiskolinimo rizikos priemoką už *Austrian Airlines* skolas. Ji atsiranda iš rizikos priemokos, kurią taikė bankai už 2009 m. pradžioje suteiktą sanavimo paskolą. Komisija pastebi, kad 2009 m. gruodžio mėn. *Lufthansa* kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandoriui (*Credit Default Swap*) ([33]) buvo reikalinga […] bazinių punktų dydžio rizikos priemoka. Todėl […] bazinių punktų dydžio rizikos priemoka atrodo ganėtinai maža ir ne visiškai atspindi *Austrian Airlines* rizikos situaciją.

(195) Todėl Komisijos ekspertas supranta, kodėl apskaičiuodama *Deloitte* taikė […] % ir […] % WACC normą. Komisija pastebi, kad taikyta WACC norma – siekiant atspindėti rizikos priemoką, kurios galėtų pareikalauti *Austrian Airlines* akcininkai ir kreditoriai – gerokai padidina *Austrian Airlines* neigiamą nuosavo kapitalo vertę (žr. toliau pateiktą lentelę).

8 lentelė

WAAC normos jautrumo analizė atsižvelgiant į *Austrian Airlines* nuosavo kapitalo vertę

(mln. EUR)

WACC	Nuosavo kapitalo vertė	Nuosavo kapitalo vertės skirtumas
[…] % – I ir II etapuose ir […] % III etape	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)
[…]%	(…)	(…)

(196) Komisijos ekspertas taip pat įvertino pesimistinių ir optimistinių įvykių ir jų poveikio *Austrian Airlines* nuosavo kapitalo vertei derinį. Savo vertinimą ekspertas atliko remdamasis *Austrian Airlines* verslo planu ir *Deloitte* vertinimo modeliu ir nustatė optimistinį (*Best case*) bei pesimistinį (*Worst case*) scenarijus, pritaikydamas įsiskolinimo rizikos priemoką, kurią, jo nuomone, pritaikytų rinkos dalyviai. Šios jautrumo analizės rezultatai apžvelgiami toliau pateiktoje lentelėje.

9 lentelė

Jautrumo analizė atsižvelgiant į *Austrian Airlines* nuosavo kapitalo vertę

(Mln. EUR)

	Viso kapitalo rinkos vertė (1)	Grynosios skolos (2)	Nuosavo kapitalo vertė (1) – (2)	Nuosavo kapitalo vertė	Nuosavo kapitalo vertės skirtumas, %
„Best case“ (optimistinis scenarijus)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pagrindinis scenarijus (Deloitte)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
„Worst case“ (pesimistinis scenarijus)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(197) Optimistinio scenarijaus atveju (*Best case*) Komisijos ekspertas daro prielaidą, kad restruktūrizavimo planas bus sėkmingesnis, negu vadovybė manė, ir nuo 2009 m. iki 2012 m. bus galima išlaikyti pastovią personalo išlaidų procentinę normą – […] % pajamų. WACC norma yra […] %. Darant šias prielaidas, nuosavo kapitalo vertė yra […] mln. EUR, tai yra […] mln. EUR arba […] % teigiamesnė negu pagal *Deloitte* apskaičiuotą pagrindinį scenarijų.

([33]) Kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandoris (*Credit Default Swap*) yra kredito išvestinė finansinė priemonė, kai apsikeitimo sandorio pirkėjas turi sumokėti pardavėjui tam tikras sumas ir gauna kompensaciją, jei paskola arba kreditas tampa blogas (negrąžinamas).

(198) Pesimistinio scenarijaus atveju (*Worst case*) Komisijos ekspertas daro prielaidas, kad apyvartos augimas bus mažesnis, atsižvelgiant į *Austrian Airlines* tikslinių rinkų BVP įvertinius duomenis (tai yra 2011 m. – […] % augimas vietoje […] %, o 2012 m. – […] % vietoje […] %), ir kad nuo 2011 m. iki 2012 m. vadovybė bus pajėgi tik išlaikyti pastovią materialinių sąnaudų ir personalo išlaidų procentinę normą, bet nebus pajėgi imtis išlaidų mažinimo priemonių. Dėl to nuosavo kapitalo vertė būtų […] mln. EUR, tai yra […] mln. EUR arba […] % neigiamesnė negu pagrindinio scenarijaus atveju.

(199) Remdamasi tuo, Komisija gali daryti išvadą, kad *Austrian Airlines* nuosavo kapitalo vertė, laikantis veikos tęstinumo prielaidos (*Going-concern-Wert*), pardavimo metu buvo nuo […] mln. EUR iki […] mln. EUR, taigi vidutiniškai […] mln. EUR.

Nuosavo kapitalo vertės dalis, už kurią turėtų sumokėti pirkėjas

(200) Komisija konstatuoja, kad ši nuosavo kapitalo vertė atitinka 100 % *Austrian Airlines* akcijų. *ÖIAG* priklauso tik 41,56 % šių akcijų. Tačiau Austrijos Įmonių perėmimo įstatymo § 22 2 dalyje teigiama, kad tiesioginiu kontroliniu akcijų paketu laikomas tiesioginis bendrovės akcijų paketas, suteikiantis jo savininkui daugiau kaip 30 % balso teisių, tenkančių nuolatinę balsavimo teisę suteikiančioms paprastosioms akcijoms. Todėl šiuo atveju *ÖIAG* galima laikyti kontrolę vykdančiu akcininku. Kito akcininko, kurį būtų galima laikyti kontrolę vykdančiu akcininku arba bent jau mažumos akcininku, turinčiu blokuojančios mažumos teisę (25 % ir viena akcija), nėra.

(201) Komisija konstatuoja, kad dažniausiai nustatoma kontrolės priemoka, atspindinti pridėtinę vertę, kuri priklauso nuo kontrolės galimybės teikiamo pranašumo, jei iš ankstesnės vertės indikacijos šio gebėjimo nematyti. Šiuo atveju tai patvirtina faktas, kad *Lufthansa*, įgydama *Austrian Airlines* kontrolinį akcijų paketą, perima visą atsakomybę už įmonės restruktūrizavimą ir kontrolės vykdymo teikiamas pranašumas pirkėjui jau nėra pranašumas, o veikiau našta. Komisija taip pat sutinka su Austrijos valdžios institucijomis, kad 58,44 % procentinė norma reiškia neigiamą kontrolės priemoką, kurią, parduodama savo akijas, turi perimti *ÖIAG* kaip kontrolę vykdantis akcininkas. Tai paaiškina, kodėl *Lufthansa* sumokėjo neigiamesnę kainą negu 41,56 % kainos, laikantis veiklos tęstinumo prielaidos (*Going-concern-Wert*).

(202) Taip pat reikia daryti prielaidą, kad gali būti taikoma „paketo nuolaida“ už *ÖIAG* turimas akcijas. Šią nuolaidą galima taikyti siekiant atspindėti neigiamą poveikį akcijų kainai, jei vienu metu siūloma pirkti didelį akcijų paketą, rinka perpildyta pavedimais parduoti, o nepakankama paklausa nekompensuoja pasiūlos. Šiuo atveju *ÖIAG* turi 36 626 875 *Austrian Airlines* akcijas iš 88 134 724 akcijų. Taip pat reikia atsižvelgti į faktą, kad tik 47,94 % *Austrian Airlines* akcinio kapitalo prekiaujama biržoje. Todėl logiška, kad *ÖIAG* sutiktų su mažesne kaina, norėdama parduoti savo akcijas *en bloc*.

(203) Remdamasi tuo, Komisija gali daryti išvadą, kad kaina už *ÖIAG* turimas akcijas, kurios sudaro 41,56 %, atitinka 100 % nuosavo kapitalo vertės.

(204) Be to, Komisija, nepažeisdama pateiktų argumentų ir pirmiau padarytų išvadų, konstatuoja, kad 41,56 % vertė, neatsižvelgiant į kontrolės priemoką ir paketo nuolaidą, būtų nuo […] EUR iki […] EUR, taigi vidutiniškai […] EUR.

Lufthansa sumokėta kaina už ÖIAG turimas Austrian Airlines akcijas

(205) Kaip jau minėta, *Lufthansa* sumokėta kaina yra iš trijų dalių: a) 366 268,75 EUR (0,01 EUR už akciją), b) skolininko garantija ir c) *ÖIAG* indėlis – 500 mln. EUR.

(206) Komisijos ekspertas išnagrinėjo, kokia galima išmoka pagal skolininko garantiją. Jis konstatavo, kad išmoka pagal skolininko garantiją turės būti mokama pasirašius *Austrian Airlines* apskaitos dokumentus už ūkinius metus, kurie baigsis 2011 m. Skolininko garantijos sąlygose teigiama, kad didžiausia galima papildoma išmoka negali būti didesnė negu suma už akciją, kuri mokama smulkiesiems akcininkams pagal Austrijos Įmonių perėmimo įstatymą, jei *Lufthansa* nepadidins savo pasiūlymo smulkiesiems akcininkams. Todėl didžiausia suma, kurią *ÖIAG* gali gauti, yra 164,1 mln. EUR.

(207) Skolininko garantija sudaryta iš dviejų komponentų: […] ([34]).

(208) […]

(209) Komisijos ekspertas išnagrinėjo *ÖIAG* konsultanto *Merrill Lynch* parengtą ataskaitą, kurioje analizuojama galima išmoka pagal skolininko garantiją. *Moore Stephens* atstovai priėjo prie išvados, jog naudotas išmokos pagal skolininko garantiją vertinimo būdas grindžiamas racionaliomis prielaidomis, taip pat buvo taikyti pripažinti ir įtvirtinti kapitalo rinkos vertinimo metodai.

(210) Neatsižvelgdamas į tai, Komisijos ekspertas atliko jautrumo analizę, norėdamas apskaičiuoti išmoką atsižvelgiant į įvairius […]. Rezultatai apžvelgiami toliau pateiktoje lentelėje.

([34]) Žr. 23 išnašą.

10 lentelė

[…] jautrumo analizė

Jautrumas […]	Kumuliacinis […]	Kumuliacinis patikslintas konsoliduotas […]	Išmoka
0,0 %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)

(211) Atsižvelgdama į […], kuri apskaičiuojama remiantis […], Komisija konstatuoja, kad dėl pablogėjusios padėties Europos keleivių ir krovinių oro susisiekimo rinkoje yra rizika, kad […].

(212) Remiantis ankstesniais svarstymais atrodo, kad […]. Atsižvelgdama į tai, Komisija gali daryti išvadą, kad *Lufthansa* sumokėta kaina yra nuo […] mln. EUR iki […] mln. EUR atsižvelgiant į išmoką pagal skolininko garantiją (žr. 11 lentelę).

11 lentelė

***Lufthansa* sumokėtos kainos apžvalga**

(mln. EUR)

Lufthansa sumokėta kaina už *ÖIAG* turimas akcijas	Didžiausia kaina	Mažiausia kaina
(1) Kaina už *ÖIAG* turimas akcijas	(…)	(…)
(2) Skolininko garantija ([…])	(…)	(…)
(3) *ÖIAG* įnašas	(…)	(…)
Suma (1) + (2) + (3)	(…)	(…)

Smulkiesiems akcininkams sumokėta kaina

(213) Dėl fakto, kad *Lufthansa* už smulkiesiems akcininkams priklausančias akcijas mokės kitą kainą negu už *ÖIAG* turimas akcijas, Komisija konstatuoja, kad Austrijoje vertybinių popierių biržoje kotiruojamų įmonių viešasis perėmimas reguliuojamas Įmonių perėmimo įstatymu, kurį taiko Įmonių perėmimo komisija. Įmonių perėmimo komisija užtikrina, kad bus apsaugoti smulkieji akcininkai ir perėmimo procedūra vyks ginant pasiūlymą gaunančios bendrovės ir vertybinių popierių rinkų interesus.

(214) Įmonių perėmimo įstatyme numatyta, kad pirkėjas, perkantis daugiau kaip 30 % pasiūlymą gaunančios bendrovės akcijų, per dvidešimt dienų nuo to momento, kai viršijama ši riba, privalo pateikti privalomą pasiūlymą nupirkti visus pasiūlymą gaunančios bendrovės vertybinius popierius, įrodančius dalyvavimą jos kapitale (Įmonių perėmimo įstatymo § 22).

(215) Įmonių perėmimo įstatymo § 26 numatyta, kad privalomame arba savanoriškame pasiūlyme, siekiant įgyti kontrolę, nurodyta kaina negali būti mažesnė negu didžiausias pasiūlymo teikėjo per paskutiniuosius dvylika mėnesių prieš pasiūlymo pateikimą pinigais sumokėtas arba sutartas atlygis už šį pasiūlymą gaunančios bendrovės vertybinį popierių, įrodantį jos kapitalo finansavimą; be to, ši kaina turi būti ne mažesnė kaip vidutinė pagal atitinkamą prekybos mastą svertinė to vertybinio popieriaus, įrodančio jos kapitalo finansavimą, kaina per paskutiniuosius šešis mėnesius prieš tą dieną, kai buvo pateiktas pasiūlymas. Todėl *Lufthansa*, kaip kontrolinio *ÖIAG* akcijų paketo pirkėja, privalo visiems akcininkams pateikti pasiūlymą nupirkti akcijas už vidutinę svertinę kainą. Komisija pastebi, kad pasiūlymo teikėjas dėl šios kainos dydžio neturi jokios veiksmų laisvės.

(216) Be to, sandoris sukėlė žiniasklaidos susidomėjimą, nes *ÖIAG* akcijų pardavimas vyko viešo konkurso būdu, o dėl to rinkos veikla ir spekuliacijos darė poveikį akcijų kainai. Kainų skirtumą galima paaiškinti ir kontrolės nuolaida, kuri taikoma mažumos akcijoms. Priešingai negu kontrolės priemoka, mažumos akcijų vertė neatitinka vertės, susijusios su kontroliniu akcijų paketu.

(217) Taigi *ÖIAG* sumokėta bendra kaina yra neigiama ir ji gauta, kaip pirmiau paaiškinta, derybų metu, o už smulkiesiems akcininkams priklausančias akcijas sumokėta kaina nustatyta remiantis įstatymu, ji iš tikrųjų visoms šalims žinoma iš anksto ir šiuo atveju būtų apie 220 mln. EUR.

(218) Remdamasi tuo, Komisija gali daryti išvadą, kad už mažumos akcijas sumokėta kaina grindžiama vien tik teisiniais įsipareigojimais, kurių *Lufthansa* privalėjo laikytis, ir kad šiuo atveju išvadų dėl smulkiesiems akcininkams sumokėtos kainos negalima daryti siejant su *ÖIAG* sumokėta kaina.

Išvados

(219) Iš pirmesnių svarstymų matyti, kad *Lufthansa* už *ÖIAG* turimas akcijas sumokėta kaina yra nuo […] EUR iki […] EUR. Šią kainą reikia sugretinti su kaina laikantis *Austrian Airlines* veiklos tęstinumo prielaidos (*Going-concern-Wert*), kuri yra nuo […] EUR iki […] EUR, taigi vidutiniškai […] EUR. Todėl sumokėta kaina yra ne mažesnė už kainą laikantis *Austrian Airlines* veiklos tęstinumo prielaidos (*Going-concern-Wert*). Komisija pastebi, kad net jei sumokėta kaina atitinka tik 41,56 % įmonės vertės, ji yra labai arti prie ekspertų nustatyto kainos intervalo. Todėl Komisija daro išvadą, kad *Lufthansa* sumokėta kaina buvo rinkos kainos už *ÖIAG* parduotas *Austrian Airlines* akcijas intervale. Taigi sąlygos nedarė jokio poveikio pirkimo kainai.

(220) Šią išvadą patvirtina pirmiau minėtų sąlygų kokybinis vertinimas. Kaip pirmiau minėta, Austrijos valdžios institucijos tvirtino, jog pavedime privatizuoti nustatytos sąlygos nebuvo tokios, kad būtų dariusios neigiamą poveikį ar apskritai poveikį kainai, kurią pirkėjai buvo pasiruošę mokėti.

(221) Dėl tikslo „išsaugoti kuo daugiau stabilių darbo vietų“ Komisija mano, kad šis reikalavimas yra tik didžiausių pastangų tikslas „(*Best effort*“-*Ziel*). Komisija konstatuoja, kad ši sąlyga buvo suformuluota taip, jog galimiems pirkėjams tuo nebuvo nustatyta jokių sunkinančių ar privalomų įpareigojimų. Atsižvelgdama į tai, Komisija daro išvadą, kad ši sąlyga, kadangi ji nebuvo sunkinanti ir iš konkurso dokumentuose pateiktos jos formuluotės tai buvo aišku visiems galimiems pirkėjams, neturėjo įtakos pirkimo kainos sumažėjimui ir negalėjo sulaikyti galimų investuotojų nuo pasiūlymo pateikimo ir kad dėl šios sąlygos valstybė nuostolių nepatyrė. Šią išvadą patvirtina ir faktas, kad visi pasiūlymo teikėjų pateikti pasiūlymai buvo ribotai ir atidžiai suformuluoti, ir tai suteikė jiems lankstumą užtikrinti, kad turi būti patenkintos jų komercinės ir į pelną orientuotos ambicijos ([35]).

(222) Analogiškai dėl tikslo „įkurti įstaigą Austrijos, kaip verslo vietos, interesams ginti“ Komisija konstatuoja, kad tokia įstaiga yra tik patariamojo pobūdžio ir neturi teisės priimti sprendimų. Be to, ši sąlyga neatgrasė nė vieno […] pasiūlymo teikėjo, nes […]. Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad ši sąlyga, kadangi ji nebuvo sunkinanti, neturėjo įtakos pirkimo kainos sumažėjimui ir negalėjo sulaikyti galimų investuotojų nuo pasiūlymo pateikimo. Todėl ji nėra valstybės pagalba.

(223) Dėl tikslo „palikti centrinę spendimų priėmimo būstinę Austrijoje“ Komisija konstatuoja, kad visi […] pasiūlymo teikėjai išreiškė savo ketinimą palikti centrinę spendimų priėmimo būstinę Austrijoje. Kadangi ši sąlyga grindžiama „pagrindinio akcininko“ reikalavimo logika ir yra tik šio reikalavimo patikslinimas, Komisija abu šiuos reikalavimus nagrinėja kartu.

(224) Dėl Austrijos pagrindinio akcininko struktūros Komisija konstatuoja, kad ši sąlyga galiojo visiems […] pasiūlymo teikėjams ir kad visi […] pasiūlymo teikėjai žinojo apie specifinę *Austrian Airlines* rinką tam tikruose regionuose ir buvo ja susidomėję ir kad taip pat buvo suinteresuoti išlaikyti tam tikras dvišales skrydžių teises; […]. Atsižvelgdama į tai, Komisija konstatuoja, kad pasiūlymo teikėjai ketino įsigyti *Austrian Airlines* kaip įmonę, tęsiančią savo veiklą, o ne kaip turtą. Dėl su reglamentavimu susijusių ir kitų aviacijos sektoriaus ypatybių maršruto vertė labai priklauso nuo nematerialiojo turto, pavyzdžiui, laiko tarpsnių ir oro susisiekimo teisių. Todėl šių teisių išlaikymą ir pardavėjas, ir pirkėjas laikytų teigiamu elementu, siekiant, jei galima, išlaikyti įmonės vertę.

(225) Atsižvelgdama į tai, Komisija gali daryti išvadą, kad ši sąlyga ir sąlyga palikti centrinę sprendimų priėmimo būstinę Austrijoje buvo ne sunkinančios, o daugiausia komercinės sąlygos, kurios iš tikrųjų buvo nustatytos siekiant išlaikyti dvišales skrydžių teises su tam tikromis trečiosiomis šalimis, o kartu veikiau užtikrinti įmonės pajamas ir *Austrian Airlines* vertę galimiems pirkėjams, o ne, pavyzdžiui, nustatyti našumo ar investicijų lygį. Komisija mano, kad nors dėl tokių sąlygų gali atsirasti problemų dėl suderinamumo su Bendrijos teise, tačiau jų reikšmingumas visiems pasiūlymo teikėjams buvo aiškus ir svarbus, nes išlaikyti skrydžių teises būtina. Atsižvelgdama į dabartinę tarptautinės aviacijos rinkos vystymosi ir dvišalių susitarimų su trečiosiomis šalimis padėtį, Komisija mano, kad tokios sąlygos šiame sektoriuje nėra neįprastos.

([35]) Žr. Komisijos sprendimą 2008/767/EB.

(226) Komisija taip pat konstatuoja, kad dėl šių sąlygų nė vienas galimas pirkėjas nekėlė klausimo, o visi pasiūlymo teikėjai bandė jas išpildyti panašiu, nors ir skirtingu būdu […]. Remdamasi tuo, Komisija gali daryti išvadą, kad nei reikalavimas palikti centrinę sprendimų priėmimo būstinę Austrijoje, nei reikalavimas išlaikyti Austrijos pagrindinio akcininko struktūrą, negalėjo sumažinti kainos ir sulaikyti galimų investuotojų nuo pasiūlymo pateikimo, todėl dėl šių sąlygų valstybė nuostolių nepatyrė.

(227) Apskritai tokios konkurso metu iškeltos sąlygos būtų laikomos tokiomis, dėl kurių valstybė galėtų patirti nuostolių, tačiau šiuo ypatingu atveju pirmiau pateiktas kokybinis vertinimas patvirtina, kad šios sąlygos, atsižvelgiant į labai specifinę aviacijos pramonės prigimtį, nedarė jokio poveikio sumokėtai kainai, o priešingai, prisidėjo prie *Austrian Airlines* visos vertės išlaikymo.

(228) Atsižvelgdama į tai, Komisija konstatuoja, kad kaina, kurią *Lufthansa* sumokėjo už *ÖIAG* turimas *Austrian Airlines* akcijas, neapima pagalbos *Lufthansa*.

(229) Kadangi Komisija konstatavo, kad akcijos buvo parduotos rinkos kaina, šiame tyrime dėl pagalbos jai nebereikia tirti privatizavimo procedūros teisingumo ir skaidrumo.

6.1.2. *Lyginimas su rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančiu investuotoju*

(230) Išvada, kad *Lufthansa* už *ÖIAG* turimas *Austrian Airlines* akcijas sumokėta kaina atitinka rinkos kainą, nepanaikina galimybės, jog pagalba buvo suteikta pačiai *Austrian Airlines*. Faktas, kad už tokią įmonę sumokėta rinkos kaina, galbūt gali užtikrinti, kad pirkėjui nebus suteikiama kita pagalba, tačiau pirkėjo negalima painioti su įmone, kuri parduodama už neigiamą kainą. Kaip matyti iš nuolatinės Teisingumo Teismo praktikos, jei įmonė, kuriai suteikta pagalba pažeidžiant taisykles, būdavo parduodama už rinkos kainą, tai yra už didžiausią kainą, kurią privatus investuotojas pasiruošęs mokėti įprastomis konkurencijos sąlygomis už šią bendrovę toje situacijoje, kurioje ji yra, ypač po valstybės pagalbos suteikimo, pagalbos elementas būdavo įvertinamas pagal rinkos kainą ir įtraukiamas į pirkimo kainą ([36]).

(231) Taigi, jei valstybė įmonę parduoda neigiama kaina, pardavimas rinkos kaina nėra pakankamas kriterijus konstatuoti, kad valstybė elgėsi kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas ir kad valstybės pagalba nebuvo suteikta. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis investuotojas ir neigiamą rinkos kainą palygintų su išlaidomis, kurios jam atsirastų pasirinkus alternatyvias galimybes, kaip šiuo atveju įmonės nemokumą („nemokumo veiksmų planas“). Austrijos valdžios institucijos argumentavo, kad sprendimas *Lufthansa* parduoti *Austrian Airlines* akcijas neigiama kaina buvo pigiausias iš visų turėtų galimybių. Kitos galimybės buvo struktūruota likvidacija, savarankiškumo išlaikymas (*Stand-alone*) ir nemokumo veiksmų planas.

(232) Atsižvelgdama į tai, Komisija pastebi, kad šiame sprendime nėra reikalo išsamiai tirti alternatyvių veiksmų planų, nes visi jie būtų kainavę daugiau negu nemokumas.

Nemokumo veiksmų planas

(233) Nemokumo atveju neįvykdytus įsipareigojimus kreditoriams, turintiems garantijas ir jų neturintiems, reikėtų įvykdyti iš pajamų, gautų pardavus turtą, kuriam netaikoma nuosavybės teisės išlaikymo sąlyga. Austrijos teisės aktuose nenumatyta teikti pirmenybės kuriems nors kreditoriams, tačiau bankrutuojančio skolininko turto administratoriaus išlaidas reikia apmokėti pirmiau negu visų kreditorių, neturinčių garantijų. Darbuotojų pretenzijoms pirmenybė taip pat neteikiama ir jie aptarnaujami pagal visiems kreditoriams taikomą kvotą. Akcininkai nemokumo atveju turbūt negalėtų tikėtis išmokų, bet jie ir neatsako už nuostolius, didesnius negu jų turimos akcijos.

ÖIAG perima visus neįvykdytus įsipareigojimus, siekdama išvengti neigiamo poveikio kitoms savo turimoms akcijoms

(234) Šiuo atžvilgiu Austrijos valdžios institucijos argumentuoja, kad dėl *Austrian Airlines* nemokumo būtų sumažintas kitų *ÖIAG* turimų akcijų (kaip antai *OMV AG*, *Österreichische Post*, *Telekom Austria* ir t. t.), taip pat kitų Austrijos Respublikos turimų akcijų mokumas ([…]). Jos taip pat teigia, kad toks mokumo sumažinimas darytų neigiamą poveikį ir šių įmonių akcijų kainai, o dėl to *ÖIAG*, taip pat Austrijos Respublika, patirtų didelių nuostolių.

(235) Austrijos valdžios institucijų nuomone, mokumo sumažinimas būtų pasekmė to, kad pagrindinė įmonė nebeteiktų paramos. Jos taip pat mano, kad pagrindinės įmonės parama yra vienas iš pagrindinių mokumo veiksnių. Kaip pavyzdį Austrija nurodė kai kurių privačių įmonių mokumą, kaip antai bankų *Bank Austria* ir *Hypovereinsbank*, kurie turėjo naudos iš savo pagrindinės įmonės *Unicredit* paramos.

([36]) 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-305/89, *Italija* prieš *Komisiją* (*ALFA Romeo*), Rink. 1991, p. I-6103, 40 punktas; 2004 m. rugsėjo 20 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-390/98, *H.J. Banks*, Rink. 2001, p. I-6117, 77 punktas; 2004 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-277/00, *Vokietija* prieš *Komisiją* (*SMI*), Rink. 2004, p. I-3925, 80 punktas.

(236) Pirmiausia Komisija konstatuoja, kad įmonės mokumo reitingai, neatsižvelgiant į tai, ar ji yra visiškai privati, ar valstybinė, priklauso ne tik nuo pagrindinės įmonės paramos, bet ir nuo kitų veiksnių. Lemiami mokumo veiksniai yra įmonės gamybos charakteristikos, reinvesticijų rizika, gamybos ir kapitalo veiksmingumas bei kiti mokumo veiksniai, kaip antai priklausomybė nuo klientų, diversifikacija, finansinė padėtis ir likvidumo profilis apskritai.

(237) Be to, 1 lentelėje pateikti pavyzdžiai, kai dėl pagrindinės įmonės mokumo sumažinimo buvo sumažintas jos pavaldžiosios bendrovės mokumas. Pagal mokumo vertinimo metodiką pavaldžiosios bendrovės mokumas negali būti didesnis negu pagrindinės įmonės. Šiuo atveju *ÖIAG* nesuteiktas joks mokumo reitingas.

(238) Be to, 2000 m. balandžio 26 d. *ÖIAG* įstatyme aiškiai draudžiama *ÖIAG* konsolidacija su jos akcijomis, o jos įsipareigojimams suteikta valstybės garantija. *ÖIAG* vaidmuo pagal savo pobūdį labiau panašus į turto valdymo fondo, o ne į diversifikuoto koncerno kontroliuojančiosios bendrovės. Komisija taip pat konstatuoja, kad nemažai *ÖIAG* turimų kitų įmonių (*OMV AG*, *Österreichische Post*, *Telekom Austria*) akcijų pačios atskirai kotiruojamos Vienos vertybinių popierių biržoje, o ne suvienytos vienoje kontroliuojančiosios bendrovės struktūroje, ir kad dauguma šių įmonių priklauso kitiems akcininkams, o ne *ÖIAG*. Komisija taip pat konstatuoja, kad analitikai, analizuodami pagrindinius tokių įmonių, kaip antai *OMV AG*, *Österreichische Post* ar *Telekom Austria*, verslo duomenis, neatsižvelgia į kitų įmonių, kurių akcijų turi *ÖIAG*, plėtrą ([37]).

(239) Atsižvelgdama į tai, Komisija negali sutikti su argumentu, kad *Austrian Airlines* nemokumas turėtų įtakos kitų įmonių, kurių akcijų ji turi, mokumo reitingams ir dėl to nuvertėtų *ÖIAG* turimos akcijos. Analogiškai Komisija negali sutikti, kad *Austrian Airlines* nemokumas darytų neigiamą poveikį ir kitų Austrijos Respublikai priklausančių įmonių mokumo reitingams ir vertei.

ÖIAG apmoka socialines išlaidas

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) Austrijos valdžios institucijos ir *Austrian Airlines* Komisijai pateikė informaciją apie atvejus, kai privačios įmonės, uždarydamos savo filialus ar gamyklas Austrijoje, savanoriškai apmokėjo socialines išlaidas.

(244) Kaip matyti iš šios informacijos, atrodo, kad Austrijoje visuotinai įprasta, jog pagrindinė įmonė ar koncernas, uždarydami pavaldžiąją bendrovę arba sumažindami gamybos mastą dėl gamybos perkėlimo į užsienį, apmoka socialines išlaidas. Austrijos valdžios institucijos argumentavo, kad taip elgiamasi ir tuo atveju, jei pagrindinė įmonė arba koncernas pavaldžiąją bendrovę paskelbia nemokia.

(245) Šiuo atžvilgiu Komisija konstatuoja, kad tais atvejais, kurie pateikti kaip pavyzdžiai, pagrindinė įmonė ir toliau Austrijoje siūlo produktus su likviduotos pavaldžiosios bendrovės prekės ženklu, net jei gamyba visai ar iš dalies perkelta į užsienį. Atsižvelgdama į tai, Komisija pastebi, kad ekonomiškai racionalu yra tik kai pavaldžiosios bendrovės struktūruotos likvidacijos atveju pagrindinė įmonė perima pavaldžiosios bendrovės įsipareigojimus jos darbuotojams pagal taikytiną darbo teisę, jei pagrindinė įmonė lieka toje rinkoje. Tačiau šiuo atveju pagal hipotetinį nemokumo veiksmų planą *ÖIAG* visiškai pasitrauktų iš Austrijos aviacijos rinkos. Todėl nelabai tikėtina, kad privatus investuotojas (pavyzdžiui, grynai finansinė kontroliuojančioji bendrovė) panašioje situacijoje kaip *ÖIAG* dėl priežasčių, susijusių su „Austrian Airlines“ prekės ženklo (ženklo, su kuriuo jis nebesietų jokių interesų) įvaizdžiu, apmokėtų socialines išlaidas.

(246) Komisija taip pat konstatuoja, kad dėl tų pačių priežasčių negalima lyginti *Austrian Airlines* socialinių išlaidų, kurias hipotetiškai nemokumo atveju apmokėtų *ÖIAG*, dydžio su savanoriško socialinių išlaidų apmokėjimo pavyzdžiais. Komisija taip pat pastebi, kad *Austrian Airlines* socialinės išlaidos, palyginti su kitų įmonių savanoriškai apmokėtomis socialinėmis išlaidomis (žr. 4 lentelę), yra labai didelės, tiek lyginant vidutines vienkartines išmokas, tiek visą sumą.

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

(247) Austrijos valdžios institucijos argumentuoja, kad akivaizdžiai yra nemažai veiksnių, darančių įtaką tokio socialinio plano išlaidoms. Svarbiausi esantys darbuotojų darbo stažas ir atlyginimas. Šiuo atveju Komisija konstatuoja, kad socialinio plano išlaidos įmonės nemokumo ir gamybos vieneto uždarymo atveju gali būti kitokios negu gamybos pajėgumų sumažinimo atveju, kai įmonė tebetęsia savo veiklą rinkoje.

(248) Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad Austrijos valdžios institucijos neįrodė, jog nemokumas padarytų tokį neigiamą poveikį *ÖIAG*, kaip kontroliuojančiosios bendrovės, prekės ženklo įvaizdžiui, kad ji manytų privalanti savanoriškai apmokėti tokio dydžio socialines išlaidas.

(249) Dėl argumento, jog *ÖIAG* iš tikrųjų veikianti kaip *Austrian Airlines* pagrindinė įmonė, Komisija pastebi, kad pagal Austrijos teisės aktus, būtent pagal *ÖIAG* steigimą ir veiklą reglamentuojantį įstatymą (*ÖIAG* įstatymo § 11 2 dalis), draudžiama įsteigti įmonių grupę tarp *ÖIAG* ir įmonių, kurių akcijų ji turi. Be to, *ÖIAG*, vykdydama apskaitą, savo balanse nekonsoliduoja įmonių, kurių akcijų ji turi, rezultatų, kaip, tikėtina, tai darytų privati kontroliuojančioji bendrovė. Tai taip pat patvirtina faktas, kad i) panašu, jog, remiantis EB konkurencijos teisės aktais, *ÖIAG* ir įmonės, kurių akcijų ji turi, nėra ūkio vienetas ir ii) pagal 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) ([38]) Komisija, apskaičiuodama apyvartos ribas, nelaiko *ÖIAG* įmonių grupe.

(250) Neatsižvelgdama į socialinį ir politinį spaudimą, kuris būtų sprendimo paskelbti *Austrian Airlines* nemokia, rezultatas, Komisija tebesilaiko nuomonės, kurią ji išsakė pradėdama procedūrą, jog panašu, kad *ÖIAG* sprendimas savanoriškai apmokėti su socialiniu planu susijusias išlaidas *Austrian Airlines* nemokumo atveju, kyla iš fakto, kad *ÖIAG* yra valstybės kontroliuojančioji bendrovė, o privatus investuotojas, turėdamas kontroliuojančiąją bendrovę, šių išlaidų panašiomis aplinkybėmis neapmokėtų.

(251) Taigi reikia konstatuoti, kad *Austrian Airlines* nemokumo atveju *ÖIAG* išlaidos būtų lygios nuliui.

6.1.3. *Išvada*

(252) Nors Komisija priėjo prie išvados, kad pardavimo procedūros metu už *Austrian Airlines* buvo gauta didžiausia galima kaina, tačiau ji taip pat priėjo prie nuomonės, kad oro vežėjo nemokumas valstybei būtų buvusi pigesnė galimybė. Todėl Komisija mano, kad suma, kuria neigiama kaina viršija nemokumo atveju atsirandančias išlaidas valstybei ir *ÖIAG*, laikytina *Austrian Airlines* suteiktais valstybiniais ištekliais. Kadangi nemokumo atveju akcininkui atsirandančios išlaidos yra lygios nuliui, valstybės pagalbos suma yra visa neigiamos kainos suma, kuri yra nuo […] EUR iki […] EUR – didžiausia paramos suma […] EUR.

(253) Neigiama pirkimo kaina apima valstybinius išteklius, nes ją tiesiogiai suteikia įstaiga (*ÖIAG*), esanti visiškai valstybės nuosavybė ir jos kontroliuojama. Ji kyla iš pavedimo privatizuoti, kuriuo Austrijos Respublikos Vyriausybė davė įgaliojimą *ÖIAG* parduoti visas jos turimas *Austrian Airlines* akcijas, ir todėl priskirtina valstybei. Ji orientuota į įmonę (*Austrian Airlines*), kuri konkuruoja su kitais Bendrijos oro vežėjais, ypač liberalizavus aviacijos rinką. Ji daro neigiamą įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai, nes yra susijusi su įmone, kuri veikia susisiekimo tarp valstybių narių srityje, ir iškreipia konkurenciją.

(254) Todėl neigiama pirkimo kaina laikytina valstybės pagalba, kaip numatyta EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje.

7. **PAGALBOS SUDERINAMUMAS SU BENDRĄJA RINKA**

(255) Komisija, priėjusi prie išvados, kad neigiama pirkimo kaina yra valstybės pagalba, turi ištirti, ar ši pagalba suderinama su bendrąja rinka.

(256) Taigi pagalbos suderinamumą su bendrąja rinka reikia tirti remiantis EB sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalimis, kuriose išvardytos 87 straipsnio 1 dalyje nustatytų bendrųjų taisyklių dėl suderinamumo su bendrąja rinka išimtys.

(257) Šiuo atveju galima remtis tik 87 straipsnio 3 dalies c punkte numatyta išimtimi. Pagal 87 straipsnio 3 dalies c punktą bendrajai rinkai neprieštaraujančia gali būti laikoma pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrukdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(258) Šiuo atžvilgiu galiojantis Bendrijos teisinis pagrindas dėl sprendimo dėl suderinamumo su bendrąja pagalba yra 2004 m. gairės ir 1994 m. aviacijos gairės.

([38]) OL L 24, 2004 1 29, p. 1.

7.1. **Suderinamumas su bendrąja rinka ir galimas vidaus rinkos taisyklių pažeidimas**

(259) Pradėdama procedūrą Komisija konstatavo, kad Austrija davė *ÖIAG* pavedimą privatizuoti, kuriame buvo nustatyta nemažai sąlygų. Procedūros metu Komisija konstatavo, kad šios sąlygos šiomis ypatingomis aplinkybėmis nebuvo tokios, kad būtų dariusios neigiamą poveikį arba apskritai kokį nors poveikį kainai, kurią pirkėjai buvo pasiruošę mokėti.

(260) *Prima facie*, remiantis EB sutarties 43, 49 ir 56 straipsniais dėl įsisteigimo teisės, paslaugų bei kapitalo ir mokėjimų, abejonių galėjo sukelti pardavimo sąlygos dėl tikslų – įkurti įstaigą Austrijos, kaip verslo vietos, interesams ginti ir išlaikyti Austrijos pagrindinio akcininko struktūrą bei reikalavimas palikti centrinę *Austrian Airlines* sprendimų priėmimo Austrijoje.

(261) Taigi kyla klausimas, kiek Komisija, tirdama valstybės pagalbos suderinamumą su bendrąja rinka, turi atsižvelgti į galimą vidaus rinkos taisyklių pažeidimą ([39]).

(262) Šiuo atveju Komisija konstatavo, kad dėl pavedime privatizuoti nustatytų sąlygų rinkos iškreipimas dėl neigiamos pirkimo kainos nepadidėjo, nes šios sąlygos neturėjo jokio materialaus poveikio sumokėtai kainai. Šiuo atveju sąlygos dėl akcininkų ir įmonės centrinės sprendimų priėmimo būstinės susietos su dvišaliais oro susisiekimo paslaugų susitarimais ir dėl jų taikymo tokia forma neatsiranda diskriminacijos tarp galimų pirkėjų, nes kiekvienas suinteresuotas įmonės veiklos tęstinumu, siekdamas apsaugoti savo galimą veiklą. Todėl pavedime privatizuoti nustatytomis sąlygomis, be jau dvišaliuose oro susisiekimo paslaugų susitarimuose numatytų, neįvedama jokių papildomų apribojimų. Todėl, tiriant pagalbos suderinamumą, nėra pagrindo atsižvelgti į galimą vidaus rinkos taisyklių pažeidimą.

(263) Todėl Komisija turi įvertinti, ar restruktūrizavimo planas nepažeidžia galiojančių gairių nuostatų. Pagal pagrindinį principą (2004 m. gairių 31 punktas) „bendras principas turėtų būti toks: leisti suteikti restruktūrizavimo pagalbą tik esant tokioms aplinkybėms, kai galima įrodyti, kad tokia pagalba neprieštarauja Bendrijos interesui. Tai įmanoma tik laikantis griežtų kriterijų ir, jei neabejojama, kad bet kokius konkurencijos iškraipymus atsvers nauda, gauta įmonei išlikus... ir kad, iš esmės, egzistuoja konkurentams palankios adekvačios kompensacinės priemonės.“

(264) Gairėse taip pat išvardytos įvairios sąlygos, kuriomis galima teikti restruktūrizavimo pagalbą.

7.1.1. *Įmonės tapatybė ir reikalavimų atitikimas*

(265) Gairių 13 punkte teigiama, kad „didesnei verslo grupei priklausanti arba jos perimta įmonė paprastai negali gauti... restruktūrizavimo pagalbos, išskyrus atvejus, kai galima įrodyti, kad patiriamų sunkumų priežastys slypi pačios įmonės viduje, o ne sąlygotos grupės išlaidų sutartinio paskirstymo, ir sunkumai yra tokie dideli, kad grupė nėra pajėgi pati juos įveikti“.

(266) Pradėdama procedūrą Komisija konstatavo, kad kai kurie skundų pareiškėjai argumentavo, jog, *Lufthansa* perėmus *Austrian Airlines*, pastaroji neatitinka reikalavimų dėl pagalbos gavimo.

(267) Kalbant apie tai, Komisija pastebi, kad priemonėje, apie kurią pranešta, numatyta, jog *Lufthansa* perima *Austrian Airlines*, tačiau sunkumai, su kuriais susiduria *Austrian Airlines*, nesusiję su planuojamu perėmimu. Be to, Austrijos valdžios institucijos nurodė, kad *Austrian Airlines* įsiskolinimo sumažinimas (finansinis restruktūrizavimas) buvo ta kaina, su kuria *Lufthansa* buvo pasiruošusi sutikti už perėmimą pagal skaidrų ir viešą konkursą, ir kad pardavimas be šios priemonės nebūtų įvykęs.

(268) Komisija konstatuoja, kad Austrijos Respublikos sprendimuose dėl lėšų suteikimo bei *ÖIAG* ir *Lufthansa* pasirašytuose susitarimuose numatyta, kad suteiktų lėšų gavėjas yra *Austrian Airlines*, o ne *Lufthansa*, ir lėšos *Austrian Airlines* suteikiamos kaip kapitalo padidinimas. Didžiausias lėšų suteikimo poveikis – restruktūrizuotos *Austrian Airlines* išlikimas. Komisija taip pat konstatuoja, kad iki pardavimo sandorio pabaigos *Austrian Airlines* nėra *Lufthansa* koncerno dalis, taigi klausimas, ar *Lufthansa* būtų galėjusi sanuoti *Austrian Airlines* savo lėšomis, nesvarbus. Tarp *Lufthansa* ir *Austrian Airlines* taip pat nesama jokių koncerno santykių, kurie būtų grindžiami esamu bendradarbiavimu. Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad *Austrian Airlines* nėra *Lufthansa* koncerno dalis.

([39]) Pagal Teisingumo Teismo praktiką tai yra atvejis, „kai pagalbos suteikimo taisyklės prieštarauja tam tikroms Sutarties nuostatoms, išskyrus EB sutarties 92 ir 93 straipsnius, ir yra neatsiejamai susijusios su pagalbos objektu, tačiau atskirai jų įvertinti neįmanoma“ (žr. 1977 m. kovo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimą byloje 74/76, *Ianelli&Volpi* prieš *Meroni*, Rink. 1977, p. 557, ir 1993 m. birželio 15 d. Teisingumo Teismo sprendimą byloje C-225/91, *Matra* prieš *Komisiją*, Rink. 1993, p. I-3203, 41 punktas).

(269) Taigi Komisija gali daryti išvadą, kad pagalbos gavėja yra *Austrian Airlines*.

(270) Toliau Komisija turi išsiaiškinti, ar, remiantis 2004 m. gairių nuostatomis, *Austrian Airlines* galima suteikti restruktūrizavimo pagalbą. Komisija dėl to jau padarė išvadą sprendime dėl sanavimo pagalbos ([40]) ir sprendime pradėti procedūrą. Tyrimo metu ji nenustatė kitų elementų, kurie duotų pagrindo keisti šį vertinimą.

(271) Šiuo atžvilgiu Komisija gali daryti išvadą, kad *Austrian Airlines* yra sunkumus patirianti įmonė, kaip numatyta 2004 m. gairėse.

7.1.2. *Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas*

(272) Antra sąlyga skamba taip (2004 m. gairių 35 punktas): „Restruktūrizavimo planas, kurio trukmė turi būti kuo trumpesnė, per pagrįstą laikotarpį ir remiantis realiomis būsimų veiklos sąlygų prielaidomis turi atkurti ilgalaikį įmonės gyvybingumą."

(273) Toliau 2004 m. gairėse (37 punktas) teigiama, kad „planas turi pasiekti tokią apyvartą, kuri leistų bendrovei po restruktūrizavimo padengti visas sąnaudas, įskaitant nusidėvėjimą ir finansinius privalomuosius mokėjimus. Laukiamo kapitalo grąžos turi pakakti restruktūrizuotai įmonei konkuruoti rinkoje, pasinaudojant savo pranašumais."

(274) Pradėdama procedūrą Komisija iškėlė klausimus dėl prielaidų, kuriomis grindžiamas pateiktas restruktūrizavimo planas, taip pat dėl išlaidų mažinimo ir sinergijos, kurie numatyti plane, atsižvelgdama į faktą, kad *Austrian Airlines* ir *Lufthansa* jau bendradarbiauja dideliu mastu.

(275) Dėl fakto, kad *Austrian Airlines* ir *Lufthansa* jau bendradarbiauja kaip *Star Alliance* narės ir dėl jų bendrosios įmonės, Austrija pateikė Komisijai informaciją, kurioje teigiama, kad tuo atveju, kai įmonė dalyvauja kitos įmonės kapitale, įmonių integracija aviacijos sektoriuje ekonominiais aspektais yra daug didesnė, o kartu labiau sumažinamos išlaidos negu partnerinėse įmonėse, kai nedalyvaujama kitos įmonės kapitale. Austrija nurodo ekspertų tyrimus, iš kurių matyti, kad tik koordinuojančios partnerystės atveju sumažinama apie 1,9 %, bendros gamybinės veiklos atveju – apie 5,6 %, o kooperacijos, kuri grindžiama dalyvavimu kitos įmonės kapitale, atveju – apie 11,4 % visų išlaidų ([41]).

([40]) Žr. 8 išnašą.
([41]) Žr. 27 išnašą.

(276) Komisija pastebi, kad restruktūrizavimo planas grindžiamas pranašumų dėl išlaidų sumažinimo ir sinergijos dėl oro vežėjo integracijos į *Lufthansa* koncerną konsolidavimu. Plane numatyta lėktuvų parko sumažinimas ir naujų matmenų nustatymas, produkto gerinimas, išlaidų mažinimo priemonės ir sinergijos potencialai.

(277) […] Komisija konstatuoja, kad vėlesniame *Lufthansa* verslo plane kiek įmanoma atsižvelgiama į pablogėjusią padėtį visuotinėje aviacijos rinkoje, o ypač *Austrian Airlines* rinkose Vidurio ir Rytų Europoje. *Lufthansa* pastebi, kad perspektyvos dėl ekonomikos krizės, palyginti su 2008 m. spalio mėn. planu, gerokai pablogėjusios.

(278) *Lufthansa* nurodo, kad iš penkerių metų finansinio plano (2009–2013 m.) matyti, jog įmonė ir pagal „pagrindinį scenarijų", ir pagal „realistinį scenarijų", ir pagal „pesimistinį scenarijų" trumpuoju ir vidutiniuoju laikotarpiu […]. Ji tikisi […], kad *Austrian Airlines* pajėgs padengti savo amortizacinius atskaitymus, lėktuvų išperkamosios nuomos išlaidas ir palūkanų išlaidas nuo […]. […].

(279) *Lufthansa* pastebi, kad kai kurios pagrindu paimtos priemonės […]. Tačiau *Lufthansa* nuomone, ilgalaikį *Austrian Airlines* gyvybingumą galima atkurti tik jei bus galima kaip numatyta įgyvendinti pakeistą restruktūrizavimo planą ir kitas išlaidų mažinimo priemones ir taip pakankamai sumažinti išlaidas.

(280) Verslo plano pagrindu imama vidutinis USD ir EUR keitimo kursas – apie […] ir vidutinė naftos kaina – […] už barelį 2009–2013 m. Taip pat daroma prielaida, kad […].

(281) Pajamos iš oro susisiekimo paslaugų 2009 m. […]. Plane taip pat numatytas kasmetinis […], kurio mastas priklausys nuo *Austrian Airlines* rinkų pagyvėjimo ir pajamų sinergijos sėkmės. […] įmonės pajamos iš oro susisiekimo paslaugų turėtų vėl pasiekti […] lygį.

(282) […] Taigi laukiama, kad 2008–2010 m. krovos koeficientai bus […] ir šiek tiek gerėti pradės tik nuo […]. Vidutinės pajamos už keleivio kilometrą 2009 m. taip pat greičiausiai […].

(283) […] ([42]).

(284) Remiantis *Austrian Airlines* ir *Lufthansa* susijungimu, plane numatyta […] EUR dydžio pajamų sinergija ir […] EUR dydžio išlaidų sinergija, o tai būtų įmanoma nuo […].

([42]) […]

(285) Pajamų sinergijos trečdalis […] trečdalis iš […] ir paskutinis trečdalis iš […].

(286) […]

(287) Dėl personalo numatyta […]. Šiuo metu *Austrian Airlines* paslaugų pardavimo struktūroje yra […] darbuotojų, iš jų […] Austrijoje. *Lufthansa* numato […]. Tai reiškia, kad […]. Be to, restruktūrizavimo plane numatyta korekcija […], nes šie pajėgumai įtraukiami į *Lufthansa* koncerną. Dėl šios korekcijos atsirastų […] [[…]]. Taip pat planuojami mažesni pakeitimai ir kituose verslo segmentuose, taigi […]. Tarp 2008 ir 2013 m. šios priemonės bus sumažintos […].

(288) Bendros ypatingosios išlaidos, numatomos *Austrian Airlines* 2009–2013 m. sudaro […] mln. EUR, jos apima išlaidas […].

12 lentelė

EBIT nepriskaičiavus išimtinių išlaidų 2008–2013 m. pagal *Lufthansa* prielaidą

(mln. EUR)

EBIT nepriskaičiavus išimtinių išlaidų	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.
	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(289) Įvertiniais duomenimis, įmonės EBIT (gamybinis nenuostolingumas), nepriskaičiavus išimtinių išlaidų […].

(290) Tačiau *Lufthansa* atkreipia dėmesį, kad ant *Austrian Airlines* turi apie […] EUR kasmetinių palūkanų išlaidų naštą dėl nemažų finansinių įsipareigojimų, nuo kurių skaičiuojamos palūkanos, ir su pensijomis susijusių įsipareigojimų. Grynojo pelno riba bus pasiekta […].

(291) Komisija turi įvertinti, ar *Austrian Airlines* yra pajėgi sėkmingai užbaigti savo restruktūrizavimą per nustatytą laiką […].

(292) Remiantis pakeistu planu, *Austrian Airlines* turėtų būti pajėgi gerokai sumažinti savo išlaidas. Gerokai sumažinusi išlaidas ir kartu su […] įmonė turėtų tapti pakankamai lanksti ir gebanti prisitaikyti, kad galėtų pasiekti pažangą įgyvendindama savo tikslus.

(293) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad *Austrian Airlines* turėtų būti pajėgi iki 2015 m. sėkmingai įvykdyti savo restruktūrizavimą. Tačiau šiuo atžvilgiu Komisija nemano, kad programos „Go4Profit“ įgyvendinimo datą reikėtų laikyti restruktūrizavimo pradžia. Labiau panašu, kad pagal programą „Go4Profit“ įgyvendintos priemonės, nors jos ir padėjo sumažinti *Austrian Airlines* išlaidas, buvo nepakankamos restruktūrizuoti įmonę ir buvo sumanytos laikantis savarankiškumo išlaikymo prielaidos (*Stand-alone-Lösung*).

(294) Komisija taip pat turi patikrinti, ar prielaidos, kuriomis grindžiamas restruktūrizavimo planas, esamomis aplinkybėmis yra tinkamos ir ar spėjimai ir prognozės neprieštarauja gairių reikalavimams. 2004 m. gairėse (35 punktas) teigiama: „Planas su visomis susijusiomis detalėmis pateikiamas Komisijai; ypač svarbu, kad plane būtų pateiktas rinkos tyrimas. Įmonės gyvybingumas turi būti didinamas daugiausia pasinaudojant restruktūrizavimo plane nurodytomis vidaus priemonėmis; gyvybingumo didinimas gali remtis išoriniais veiksniais, pvz., kainų ir paklausos svyravimais, kuriems bendrovė neturi didelės įtakos, bet tik tada, jei iš esmės pritariama apie rinką daromoms prielaidoms.“

(295) Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad 2009 m. balandžio mėn. pateiktame verslo plane numatytos realistinės neigiamos prognozės. Prielaidos dėl degalų kainos, valiutų kursų, vežimo masto ir rinkos dinamikos, kurias *Lufthansa* pateikė Komisijai, yra pagrįstos ir todėl restruktūrizavimo plane pateiktos *Austrian Airlines* bendro rezultato pažangos prognozės, atsižvelgiant į ekonominės krizės poveikį aviacijos sektoriui, atrodo įtikinamos. Komisija konstatuoja, kad labai didelė tikimybė, jog įmonė, kontroliuojama naujo privataus savininko, liks gyvybinga ilgą laiką, taigi šiuo atžvilgiu pardavimas yra veiksmingas pagrindinis *Austrian Airlines* restruktūrizavimo aspektas.

(296) Atsižvelgdama į pirmiau paminėtus veiksnius, Komisija mano, kad *Austrian Airlines* pajėgs nuo 2015 m. atkurti savo ilgalaikį gyvybingumą, kaip numatyta 2009–2015 m. verslo plane. Taigi gyvybingumas bus atkuriamas maždaug šešerių metų restruktūrizavimo laikotarpiu; Komisija jį laiko tinkamu.

7.1.3. *Įmonės indėlio dydis*

(297) Dėl įmonės įnašo dydžio 2004 m. gairėse (43 punktas) numatyta: „Tikimasi, kad pagalbos gavėjai savais ištekliais svariai prisidės prie restruktūrizavimo plano įgyvendinimo, įskaitant įmonės išlikimui nebūtino turto pardavimą arba pasinaudojimą rinkos sąlygomis gaunamu išoriniu finansavimu. Toks indėlis yra požymis to, kad rinkos tiki gyvybiškumo sugrįžimo galimybe. Toks indėlis turi būti tikras, t. y. faktiškas, neįtraukiant viso ateityje laukiamo pelno, tarkim, grynųjų pinigų srautų, ir kuo didesnis.“ Gairėse nurodyta, koks įmonės indėlio dydis įprastai laikytinas tinkamu. *Austrian Airlines* dydžio įmonei jis būtų 50 %. Šiuo atžvilgiu Komisija konstatuoja, jog 2004 m. gairėse teigiama (18 punktas), kad gairės nepažeidžia jokių konkrečių taisyklių, susijusių su tuose sektoriuose veikiančiomis ir sunkumus patiriančiomis įmonėmis, įskaitant tokio pobūdžio konkrečias taisykles aviacijos sektoriuje.

(298) Dėl šio klausimo Austrijos valdžios institucijos argumentavo, kad 1994 m. aviacijos gairėse, kurios yra *lex specialis* dėl valstybės pagalbos oro vežėjams, nenumatytas joks tam tikro dydžio finansinis įmonės indėlis. Tačiau toliau jos išreiškė nuomonę, kad bet kokiu atveju šis reikalavimas įvykdytas ir finansinis įmonės indėlis yra didesnis negu 50 % reikalingų restruktūrizavimo išlaidų.

(299) Austrijos valdžios institucijos argumentavo, kad visos restruktūrizavimo išlaidos yra […] EUR ir, kadangi Austrijos suteikta valstybės pagalba yra 500 mln. EUR, *Austrian Airlines* ir *Lufthansa* finansinis indėlis sudaro apie […] mln. EUR, taigi 55,5 % visos sumos.

(300) *Lufthansa* pateikė šiek tiek kitokią informaciją. *Lufthansa* argumentuoja, kad visos restruktūrizavimo išlaidos yra […] mln. EUR ir, kadangi Austrijos suteiktos lėšos yra 500 mln. EUR, *Austrian Airlines* ir *Lufthansa* finansinis indėlis sudaro apie […] mln. EUR, taigi 67 % visos sumos.

(301) Ir Austrija, ir *Lufthansa* argumentuoja, kad *Lufthansa* turi sumažinti skolas, siekdama viso savo koncerno kapitalo pakankamumo rodiklį išlaikyti buvusiame lygyje, nes *Austrian Airlines* įsiskolinimo lygis yra didesnis už *Lufthansa* įsiskolinimo lygį. Visi *Austrian Airlines* grynieji įsipareigojimai (neskaitant 200 mln. EUR sanavimo pagalbos, kurią reikės grąžinti po įmonės perėmimo) sudaro apie […] EUR. Po dalinio skolos grąžinimo, suteikus 500 mln. EUR subsidiją, lieka […] mln. EUR grynųjų įsipareigojimų. *Lufthansa* perima *Austrian Airlines* su šiais įsipareigojimais. Tai atitinka […]. Skirtumas tarp *Lufthansa* įsiskolinimo lygio, […], yra […] EUR. Tačiau šiuo metu dar neaišku, kaip ir kada bus apmokėtos *Austrian Airlines* skolos.

(302) Tuo atveju, jei ši suma bus veiksmingai sumokama kaip *Lufthansa* kapitalo injekcija *Austrian Airlines*, Komisija gali pripažinti, kad ši suma yra įmonės indėlis. Tačiau vien tik *Austrian Airlines* skolų naštos perėmimas ir to poveikis *Lufthansa* konsoliduotoms finansinėms ataskaitoms nebūtų įmonės indėlis. Komisija konstatuoja, kad, neatsižvelgus į šį elementą, restruktūrizavimo išlaidos ir įmonės indėlis atitinkamai yra […].

(303) Dėl *Austrian Airlines* kumuliacinių veiklos nuostolių 2009–2013 m., kurie nurodyti 12 lentelėje, […] EUR dydžio bendra suma buvo diskontuota taikant 9,7 % diskonto normą ir gauta […] EUR dydžio kapitalo vertė (NPV). Komisija gali sutikti, kad ši suma, kurią *Lufthansa* sumokės grynaisiais, yra įmonės indėlis į restruktūrizavimo planą.

(304) Komisija pripažįsta, kad tam tikros kitos išlaidos, kaip antai integracijos išlaidos metiniam sinergijos efektui pasiekti ([…] EUR), einamosios papildomos restruktūrizavimo išlaidos nuo įmonės pardavimo 2008 m. gruodžio mėn. ([…] EUR) ir sandorio išlaidos ([…] EUR), yra restruktūrizavimo išlaidų dalis. Jas apmokės *Lufthansa*.

(305) Tačiau […] EUR dydžio programos „Go4Profit“ išlaidų klausimu Komisija nesutinka laikyti jų leistinomis išlaidomis, nes jos atsirado prieš pradedant įgyvendinti restruktūrizavimo planą. Tas pats galioja ir dėl […] EUR dydžio didesnių refinansavimo išlaidų dėl finansų krizės, kurias Austrijos valdžios institucijos nurodo atskiru *Lufthansa* restruktūrizavimo išlaidų punktu; Komisija konstatuoja, kad šių išlaidų *Lufthansa* nenurodė ir kad jos yra įprastos gamybinės išlaidos.

(306) Toliau pateiktoje lentelėje Komisija apžvelgia įvairius restruktūrizavimo išlaidų punktus ir pateikia jų vertinimą.

13 lentelė

***Austrian Airlines* restruktūrizavimo išlaidos**

Priemonė	Austrijos nuomonė	*Lufthansa* nuomonė	Komisijos vertinimas
ÖIAG subsidija gryniesiems įsipareigojimams sumažinti	500 mln. EUR įmonės indėlis – 0 %	500 mln. EUR įmonės indėlis – 0 %	500 mln. EUR įmonės indėlis – 0 %
Įsiskolinimo sumažinimas iki *Lufthansa* lygio	(…)	(…)	(…)
Programos „Go4Profit“ išlaidos	(…)	(…)	(…)
2008 m. gruodžio mėn. pradėtos įgyvendinti papildomos restruktūrizavimo priemonės	(…)	(…)	(…)
Integracijos išlaidos reikalingai sinergijai pasiekti	(…)	(…)	(…)
Išlaidos konsultacijoms ir sandorio išlaidos	(…)	(…)	(…)
Didesnės refinansavimo išlaidos dėl finansų krizės	(…)	(…)	(…)
Kumuliacinių veiklos nuostolių kapitalo vertė (NPV)	(…)	(…)	(…)
Restruktūrizavimo išlaidų suma	(…)	(…)	(…)
Įmonės indėlio dydis	[…] *EUR* (56 %)	[…] *EUR* (67 %)	[…] *EUR* (64 %). EUR (52 %)

(307) Remdamasi pirmiau pateiktais duomenimis, Komisija priėjo prie išvados, kad visos restruktūrizavimo išlaidos sudarys apie […] mln. EUR (arba […] EUR tuo atveju, jei *Lufthansa Austrian Airlines* skolų nesumažins […] EUR); įmonės indėlis (kurį *Austrian Airlines* ir (arba) *Lufthansa* mokės bendrai arba atskirai) yra […] EUR (arba […] EUR). Tai atitinka 64 % (arba 52 %) restruktūrizavimo išlaidų. Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad įmonės indėlis į restruktūrizavimo išlaidas šiuo atveju yra pakankamas.

7.1.4. *Pagalba turi apsiriboti minimumu*

(308) 2004 m. gairių 43 punkte teigiama: „Pagalbos dydis ir intensyvumas turi apsiriboti griežtu restruktūrizavimo sąnaudų minimumu, reikalingu restruktūrizavimui įvykdyti, atsižvelgiant į turimus bendrovės, jos akcininkų arba ją valdančios verslo grupės finansinius išteklius. Tokiame įvertinime bus atsižvelgta į anksčiau gautą sanavimo pagalbą.“ Komisijos manymu, ši sąlyga įvykdyta.

(309) Kaip pirmiau nurodyta, restruktūrizavimo išlaidos sudaro […] EUR, o pagalbos suma – 500 mln. EUR. Ir Austrija, ir *Lufthansa* nurodė, kad 500 mln. EUR suma yra reikalingas minimumas ilgalaikiam *Austrian Airlines* gyvybingumui atkurti. Jos tvirtina, kad be subsidijos, kuri skirta *Austrian Airlines* įsipareigojimams mažinti, *Lufthansa* perimti įmonę ekonomiškai būtų neįmanoma.

(310) Šiuo atžvilgiu Komisija konstatuoja, kad 500 mln. EUR suma, kaip neigiama mažiausia kaina, su kuria *Lufthansa* buvo pasiruošusi sutikti, yra viešo konkurso rezultatas. Komisija taip pat konstatuoja, kad ši suma bus naudojama tik per dideliems *Austrian Airlines* įsiskolinimams mažinti ir dėl jos neatsiras *Austrian Airlines* likvidumo pertekliaus.

(311) Komisija laiko šią sumą priimtina ir daro išvadą, kad, sugretinus atitinkamas išlaidas, suteikta pagalba nėra pernelyg didelė. Pagrindinę restruktūrizavimo išlaidų dalį apmokės *Austrian Airlines* ir (arba) *Lufthansa* savo lėšomis.

7.1.5. *Kompensacinės priemonės*

(312) 2004 m. gairėse (38 punktas) taip pat numatyta: „Siekiant užtikrinti, kad neigiamas poveikis prekybos sąlygoms būtų sumažintas taip, kad siekiami teigiami pokyčiai nusvers neigiamus, reikia imtis kompensacinių priemonių. Priešingu atveju, bus laikoma, kad pagalba „prieštarauja bendram interesui“ ir todėl nesuderinama su bendrąja rinka.“

(313) Gairėse (39 punkte) taip pat teigiama: „Tokias priemones gali sudaryti turto išpardavimas, pajėgumų arba dalyvavimo rinkoje sumažinimas ir įėjimo į konkrečias rinkas kliūčių sumažinimas. Nustatydama ar kompensacinės priemonės yra tinkamos, Komisija atsižvelgs į rinkos struktūrą ir konkurencijos sąlygas, taip siekdama užtikrinti, kad tokia priemonė nepablogins rinkos struktūros,...“

(314) Dėl reikalavimo imtis tinkamų kompensacinių priemonių, kaip numatyta 2004 m. gairėse ir 1994 m. aviacijos gairėse, ir Austrija, ir *Lufthansa* argumentuoja, jog priemonių, skirtų išvengti konkurencijos iškreipimo, vertinimo pagrindas esanti 1994 m. aviacijos gairių 38 punkto 3 dalis, kurioje teigiama, kad restruktūrizavimo programoje turi būti numatytas pajėgumų mažinimas, jei tai reikalinga finansiniam gyvybingumui atkurti ir (arba) dėl situacijos rinkoje.

(315) Austrijos valdžios institucijos ir *Lufthansa* argumentavo, kad 1994 m. aviacijos gairės, kadangi jos yra 2004 m. gairių *lex specialis*, prieš šias turinčios viršenybę. Esą tai matyti iš 2004 m. gairių 18 punkto, kuriame teigiama, kad 2004 m. gairės nepažeidžia jokių konkrečių taisyklių, susijusių su tuose sektoriuose veikiančiomis ir sunkumus patiriančiomis įmonėmis. Esą nei dėl finansinio gyvybingumo atkūrimo, nei dėl situacijos rinkoje nebuvo būtina imtis kompensacinių priemonių be jau restruktūrizavimo metu planuojamų imtis veiksmų.

(316) Dėl šio argumento Komisija mano, kad šiuo atveju iš tikrųjų dėl situacijos rinkoje reikia papildomai sumažinti pajėgumus. Komisija nesutinka su teiginiu, kad vieninteliai perteklinių pajėgumų rodikliai, į kuriuos ji turėtų atsižvelgti, esantys tik nepakankami krovos koeficientai ir dažnai pasitaikantis rinkos dalyvių pasitraukimas bei paskatos į rinką ateiti naujiems dalyviams nebuvimas. Šiuo atžvilgiu Komisija pastebi, kad *Austrian Airlines* nuo 2006 m. vykdė išlaidų mažinimo priemones ir restruktūrizavimą pagal programą „Go4Profit“, tačiau ši programa neatkūrė įmonės gyvybingumo. *Austrian Airlines* veikla buvo nuostolinga anksčiau, yra nuostolinga dabar ir bus nuostolinga vidutiniuoju laikotarpiu, todėl ji turėtų sumažinti savo išlaidas ir nutraukti veiklą arba sumažinti pajėgumus nepelninguose savo rinkų segmentuose.

(317) 2004 m. gairių 40 punkte nustatyta: „Įmonės sumažinimo laipsnis turi būti įvertinamas kiekvienu atveju atskirai. Remdamasi prie restruktūrizavimo plano pridėtu rinkos tyrimu ir prireikus visa kita turima informacija, taip pat ir ta, kurią pateikė suinteresuotosios šalys, Komisija nustatys reikalingų priemonių mastą.“

(318) Austrijos valdžios institucijos nurodė, kad *Austrian Airlines* 2006 m. pradėjo įgyvendinti programą „Go4Profit“, pagal kurią sumažino savo lėktuvų parką ir nutraukė paslaugų teikimą daugelyje tolimų maršrutų. Austrijos teigimu, *Austrian Airlines* pajėgumas tolimame maršrute sumažintas apie […], darbuotojų skaičius – […] vietomis arba […], o lėktuvų parkas – […] lėktuvais.

(319) Šiuo atžvilgiu Komisija konstatuoja, kad programa „Go4Profit“ buvo pradėta įgyvendinti 2006 m. ir tęsėsi 2007 m. Todėl ją ne visai galima laikyti su priemonėmis, apie kurias pranešta 2008 m. gruodžio mėn. ir kurios pakeistos 2009 m. balandžio mėn., ištisai susijusiu planu. Dėl šios ir dėl 293 punkte nurodytų priežasčių Komisija kompensacine priemone laikys tik pajėgumų sumažinimą nuo 2008 m.

(320) Per 2008 m. reguliariojo susisiekimo pajėgumai buvo sumažinti […], užsakomųjų skrydžių pajėgumai […], o tai atitinka iš viso […] keleivių vietų kilometrui pasiūlos sumažinimą, palyginti su ankstesniais metais.

(321) Restruktūrizavimo plane, apie kurį pranešta 2008 m. gruodžio mėn., *Lufthansa* numatė […].

(322) Be to, 2009 m. pradžioje buvo imtasi papildomų restruktūrizavimo priemonių, dėl kurių dar labiau sumažėjo reguliariojo susisiekimo pajėgumai (atsisakius kai kurių maršrutų ir sumažinus reisų skaičių) – […], užsakomųjų skrydžių – […]. Dėl to keleivių vietų kilometrui pasiūla nuo 2008 m. iki 2009 m. sumažėjo iš viso […]. Tačiau reikia pastebėti, kad restruktūrizavimo planas grindžiamas prielaida, jog 2010 m. rinkos dinamika pasisuks kita kryptimi ir pajėgumai didės.

(323) Kaip kompensacinę priemonę Austrijos valdžios institucijos pasiūlė, kad *Austrian Airlines* (įskaitant jos pavaldžiąsias bendroves) bendrą keleivių vietų kilometrui pasiūlą sumažintų 15 %, skaičiuojant nuo 2008 m. pradžios iki 2010 m. gruodžio 31 d. (palyginimo pagrindas – 2007 ūkiniais metais buvusi bendra keleivių vietų kilometrui pasiūla). Tai apimtų nemažą užsakomųjų skrydžių sumažinimą – iki […] m. pabaigos bendra keleivių vietų kilometrui pasiūla sumažėtų […], palyginti su […].

(324) Be to – ir laikantis Komisijos reikalavimų – bendra keleivių vietų kilometrui pasiūla po 2010 m. bus ne didesnė kaip vidutinis, Europos oro bendrovių asociacijai priklausantiems oro vežėjams nustatytas augimo rodiklis; šis apribojimas galios arba iki 2015 m. pabaigos, arba kol *Austrian Airlines* pasieks subalansuotą EBIT, jei tai įvyks iki 2015 m. pabaigos.

(325) Kad Komisija galėtų stebėti, kaip laikomasi šios pajėgumų didinimo viršutinės ribos, jai kiekvienais metais turi būti pateikiamos ataskaitos ne vėliau kaip iki metų, einančių po ataskaitinių metų, kovo mėn. pabaigos.

(326) Komisija pastebi, kad nors 2009 m. pradžioje aviacijos rinka išgyveno aiškų nuosmukį, pajėgumų sumažinimą ir viršutinę augimo ribą reikia vertinti per visą laikotarpį, kuriam jie taikomi, taip pat atsižvelgiant į rinkos pagyvėjimo potencialą nuo 2010 m., kuris pasireikš tolesniu oro vežėjo dalies rinkoje mažėjimu. Komisija taip pat pastebi, kad planuojamo restruktūrizavimo laikotarpiu 2008 m. turėtas 98 lėktuvų parkas 2011 m. bus sumažintas iki […] lėktuvų. Atsižvelgdama į tai, Komisija konstatuoja, kad […].

(327) Be to, Komisija mano, kad, atsižvelgiant į glaudų ryšį tarp valstybės pagalbos, susijusios su Austrijos Respublikos turimų *Austrian Airlines Group* akcijų pardavimu, ir *Lufthansa* ir *Austrian Airlines* susijungimo, su valstybės pagalba susijusias kompensacines priemones reikia vertinti atsižvelgiant į tebevykstančios bendrovių susijungimo kontrolės procedūros ([43]) metu pasiūlytas kompensacines priemones.

(328) *Lufthansa* ir *Austrian Airlines* pasiūlė tam tikras kompensacines priemones lygiagrečiai vykstančios sprendimo dėl susijungimo kontrolės procedūros metu, kaip antai nemažai laiko tarpsnių paskyrimas įvairiuose oro uostuose, kuriuose pajėgumai jau išnaudoti, kad vienas ar keli nauji rinkos dalyviai galėtų vykdyti naujus ar papildomus konkuruojančius oro susisiekimo reisus. Taigi *Lufthansa*, *Austrian Airlines* ir jų atitinkamos pavaldžiosios bendrovės pagal specialią procedūrą įsipareigoja leisti naudotis oro tarpsniais ([44]) Vienos, Štutgarto, Kelno, Miuncheno, Frankfurto ir Briuselio oro uostuose tuose maršrutuose, dėl kurių Komisija išreiškė abejonių, ar nepažeidžiamos konkurencijos taisyklės ([45]) (toliau – identifikuoti reisai tarp miestų).

(329) Pagal paskiriamų laiko tarpsnių skaičių naujas oro vežėjas ([46]) identifikuotus reisus tarp miestų gali vykdyti tokiu dažnumu:

— Viena–Štutgartas – ne daugiau kaip trys (3) reisai per dieną,

— Viena–Kelnas (Bona) – ne daugiau kaip trys (3) reisai per dieną, tačiau ne daugiau kaip aštuoniolika reisų per savaitę,

— Viena–Miunchenas – ne daugiau kaip keturi (4) reisai per dieną,

— Viena–Frankfurtas – ne daugiau kaip penki (5) reisai per dieną,

— Viena–Briuselis – ne daugiau kaip keturi (4) reisai per dieną, tačiau ne daugiau kaip 24 reisai per savaitę.

(330) Dėl šių kompensacinių priemonių konkuruojančios įmonės galės laiku galbūt pradėti ar išplėsti savo veiklą ir tai susijungusios įmonės padėčiai rinkoje darys neigiamą poveikį.

(331) Atsižvelgdama į pirmesnius svarstymus, Komisija mano, kad šiomis ypatingomis aplinkybėmis sprendimo dėl susijungimo kontrolės procedūros metu pasiūlytos kompensacinės priemonės, būtent pasiūlytas pajėgumų sumažinimas, kartu su augimo apribojimu po 2010 m., jei į juos žiūrima bendrai, yra pakankamos kompensacinės priemonės prieš rinkos iškreipimą, kuris atsiras restruktūrizavus įmonę.

7.1.6. *Papildomos sąlygos ir pažadai*

(332) Kaip numatyta 2004 m. gairių 46 punkte ir 1994 m. aviacijos gairių 40 punkte (2 sakinys), Komisija gali greta kompensacinių priemonių papildomai nustatyti sąlygas ir reikalavimus, kad pagalba, pažeisdama bendrą interesą, neiškreiptų konkurencijos.

(333) Kaip jau minėta, Austrijos Respublika yra sudariusi nemažai dvišalių oro susisiekimo paslaugų susitarimų su tam tikromis trečiosiomis šalimis, kuriose Bendrijos paskyrimas nepripažįstamas.

(334) Didžiojoje daugumoje dvišalių oro susisiekimo paslaugų susitarimų jau numatyta išlyga dėl Bendrijos paskyrimo, arba remiantis dvišalėmis derybomis, arba horizontaliuoju susitarimu. Šiuo atžvilgiu Austrijos valdžios institucijos, prisimindamos savo įsipareigojimus pagal Bendrijos teisę, pažadėjo susitarimus nutraukti arba iš naujo vesti derybas, kaip numatyta 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo ([47]).

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

([44]) Tai yra oro vežėjui suteikiamas leidimas tam tikrą dieną ir tam tikru metu naudotis oro uosto infrastruktūra lėktuvams kilti ir leistis.

([45]) Abejonės išreikštos dėl maršrutų tarp šių miestų: Viena–Štutgartas, Viena–Kelnas, Viena–Miunchenas, Viena–Frankfurtas ir Viena–Briuselis.

([46]) Apibrėžiama kaip „bet kokia oro bendrovė ar bet kokios oro bendrovės, kurios yra to paties susivienijimo narės (išskyrus abi susijungiančias įmones ir visas oro bendroves, kurias jos kontroliuoja) ir atskirai ar kartu teikia naujas ar papildomas konkuruojančias oro susisiekimo paslaugas, naudodamos bendrąjį kodą (*Codesharing*)“.

([47]) OL L 157, 2004 4 30, p. 7.

(335) Tyrimo procedūros metu Komisija sužinojo, kad *Austrian Airlines* turi 51 % *Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)* akcijų.

(336) Komisijos nuomone, šis santykis gali kelti problemų, nes Reglamente (EB) Nr. 793/2004 ([48]) (ES laiko tarpsnių paskirstymo reglamentą) numatyta (4 straipsnis): „Valstybė narė, atsakinga už oro uostą, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius arba už koordinuojamą oro uostą užtikrina: a) kad tvarkaraščių sudarytojas oro uoste, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, pagal šį reglamentą dirbtų nepriklausomai, laikydamasis nešališkumo, nediskriminavimo ir skaidrumo reikalavimų; b) koordinatoriaus nepriklausomybę koordinuojamame oro uoste, veiklos požiūriu atskirdama koordinatorių nuo bet kokios atskiros suinteresuotos šalies. Koordinatorių veiklos finansavimo sistema turi užtikrinti koordinatoriaus nepriklausomumą; c) kad koordinatorius pagal šį reglamentą dirbtų laikydamasis nešališkumo, nediskriminavimo ir skaidrumo reikalavimų."

(337) Komisija mano, kad atskyrimas veiklos požiūriu, be kita ko, reiškia, kad koordinatorius, vykdydamas savo veiklą, turėtų turėti autonomiją nuo oro uosto valdymo įstaigos, paslaugų teikėjo ar oro uoste veikiančio oro vežėjo, neturėtų gauti iš jų jokių nurodymų ir neturėtų būti jiems atskaitingas. Komisija taip pat mano, kad koordinatoriaus veiklos finansavimo sistema turėtų būti tokia, kad koordinatorius finansiškai būtų nepriklausomas nuo bet kokios šalies, kuri tiesiogiai susijusi su jo veikla ar kuri yra suinteresuota jo veikla. Todėl koordinatoriaus atskaitomybė ir biudžetas turėtų būti atskiri ir jis dėl savo veiklos finansavimo neturėtų remtis tik oro uosto valdymo įstaiga, paslaugų teikėju arba atskirais oro vežėjais.

(338) Šiuo atžvilgiu Komisija konstatuoja, kad Austrijos valdžios institucijos pažadėjo, jog *Austrian Airlines* pradės procedūrą siekdama sumažinti savo turimas *SCA* akcijas iki 25 % ir kad bendrovė *Flughafen Wien AG*, šiuo metu turinti 40 % *SCA* akcijų, po restruktūrizavimo proceso neturės *SCA* akcijų daugumos. Sumažintas *Austrian Airlines* turimų *SCA* akcijų skaičius nesuteiks esminės blokuojančios mažumos teisės pagal Austrijos bendrovių teisę. Akcijų skaičius turi būti sumažintas iki Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) 2009 m. vasaros skrydžių sezono pabaigos. Komisija pastebi, kad, siekiant užtikrinti laiko tarpsnių koordinatoriaus nepriklausomybę, trečiojo asmens, kuris nepriklausomas nei nuo *Austrian Airlines*, nei nuo *Flughafen Wien AG*, akcijos turėtų būti išlaikytos.

7.1.7. *Vienkartinės pagalbos principas*

(339) Pradėdama procedūrą Komisija konstatavo, kad *Austrian Airlines* yra gavusi sanavimo pagalbą, kuriai Komisija pritarė. Komisija taip pat konstatavo, kad nei *Austrian Airlines*, nei kuri nors kita *Austrian Airlines Group* priklausanti įmonė restruktūrizavimo pagalbos prieš tai nėra gavusi.

(340) Komisija taip pat primena, kad pagal 2009 m. sausio 19 d. sprendimą dėl sanavimo pagalbos sanavimo pagalba (kuri suteikta kaip 100 % garantija 200 mln. EUR paskolai) bus nutraukta, kai tik Komisija priims galutinį sprendimą (priimdama šį sprendimą) dėl pardavimo procedūros (restruktūrizavimo plano), apie kurią pranešė Austrijos valdžios institucijos ([49]).

(341) Be to, Austrijos Respublika pažadėjo nei *Austrian Airlines*, nei jokiai kitai *Austrian Airlines Group* priklausančiai įmonei per dešimt metų nuo sanavimo pagalbos suteikimo momento arba restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos nesuteikti jokios kitos sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbos,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Austrijos *Austrian Airlines* suteikta valstybės pagalba, atsižvelgiant į 2 straipsnyje išvardytas sąlygas ir EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies 3 punkte nustatytus reikalavimus, suderinama su bendrąja rinka, jei bus visiškai įgyvendintas restruktūrizavimo planas, apie kurį pranešta Komisijai.

2 straipsnis

1. Austrija imasi reikalingų priemonių, kad bendrą *Austrian Airlines* keleivių vietų kilometrui pasiūlą iki 2010 m. pabaigos sumažintų 15 % 2008 m. sausio mėn. lygio. Taip pat *Austrian Airlines* pajėgumai gali būti didinami ne daugiau kaip vidutinis Europos oro bendrovių asociacijai priklausantiems oro vežėjams apskaičiuotas augimo rodiklis. Ši viršutinė riba galioja iki 2015 m. pabaigos arba kol *Austrian Airlines* pasieks subalansuotą EBIT (nenuostolingumo ribą), jei tai įvyks anksčiau.

2. Austrija imasi reikalingų priemonių, kad *Austrian Airlines* savo turimas *Schedule Coordination Austria GmbH* akcijas iki 2009 m. rugsėjo 30 d. sumažintų iki 25 % ir kad nei *Flughafen Wien AG*, nei kuri nors kita šalis, kurią kontroliuoja *Austrian Airlines* arba *Flughafen Wien AG*, po restruktūrizavimo proceso neturėtų *Schedule Coordination Austria GmbH* akcijų daugumos.

3. Austrija imasi reikalingų priemonių, kad būtų laikomasi sprendime dėl bendrovių susijungimo byloje COMP/M.5440 – *Lufthansa/Austrian Airlines* numatytų sąlygų.

([48]) Žr. 28 išnašą,

([49]) Žr. 15 konstatuojamąją dalį.

4. Austrija nutraukia dvišalius oro susisiekimo paslaugų susitarimus, kuriuose nenumatyta išlyga dėl Bendrijos paskyrimo, arba iš naujo veda derybas dėl jų, remdamasi Reglamento (EB) Nr. 847/2004 nuostatomis. Austrija praneša Komisijai apie priemones, kurių ji ėmėsi, siekdama suderinti tokius susitarimus su Bendrijos teise, atsižvelgiant į Bendrijos paskyrimo pripažinimą.

5. Iki 2009 m. gruodžio 31 d. Austrija Komisijai pateikia ataskaitą apie pažangą įgyvendinant restruktūrizavimo planą ir jo valdymą bei apie priemones, kurių imtasi, siekiant sumažinti *Austrian Airlines* turimų *Schedule Coordination Austria GmbH* akcijų skaičių. Iki 2010 m. balandžio 31 d. Austrija praneša apie savo veiksmus, kurių ji ėmėsi įgyvendinti 2 straipsnio 4 dalies nuostatoms. Austrija Komisijai kiekvienais metais iki 2015 m. pateikia metines ataskaitas apie restruktūrizavimo plano įgyvendinimą bei apie pajėgimų sumažinimo rodiklius.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Austrijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2009 m. rugpjūčio 28 d.

Komisijos vardu

Antonio TAJANI

Pirmininko pavaduotojas