IV

(Acte adoptate înainte de 1 decembrie 2009, în temeiul Tratatului CE, al Tratatului UE și al Tratatului Euratom)

DECIZIA COMISIEI

din 28 august 2009

privind ajutorul de stat C 6/09 (ex N 663/08) – Austria Austrian Airlines – Plan de restructurare

[notificată cu numărul C(2009) 6686]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/137/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul dispozițiilor menționate [1] și ținând seama de observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin scrisoarea din 11 februarie 2009, Comisia a comunicat Republicii Austria decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE cu privire la vânzarea părților sociale deținute de statul austriac în cadrul grupului de întreprinderi Austrian Airlines.

(2) La 11 martie 2009, Austria a transmis Comisiei comentariile sale cu privire la inițierea procedurii.

(3) Decizia Comisiei cu privire la inițierea procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* [2]. Comisia a solicitat părților să își exprime observațiile în legătură cu măsurile în termen de o lună de la această publicare.

(4) Comisia a primit observațiile părților. Comisia a trimis Austriei observațiile prin poștă electronică la 15 aprilie 2009. S-a oferit Austriei posibilitatea de a-și exprima punctul de vedere cu privire la aceste aspecte. Comentariile Austriei au fost primite de Comisie prin poștă electronică la 8 mai 2009.

(5) La cererea Austriei, au avut loc reuniuni la 7 mai 2009 și la 18 mai 2009. Ca urmare a acestor reuniuni, la 22 mai 2009, precum și la 18 iunie 2009 au fost transmise informațiile suplimentare solicitate de Comisie.

2. FAPTE

2.1. Contextul examinării

(6) Grupul de întreprinderi Austrian Airlines (denumit în continuare „Austrian Airlines") este alcătuit din trei întreprinderi: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, un operator de transport aerian cu activitate preponderentă în domeniul rețelelor, înființat în 1957, Tiroler Luftfahrt GesmbH (denumit în continuare „Tiroler Luftfahrt"), o filială regională înființată în 1978, precum și Lauda Air Luftfahrt GmbH (denumită în continuare „Lauda Air"), o societate pentru zboruri charter înființată în 1979. Austrian Airlines are sediul la Viena și operează zboruri în nodurile aeriene reprezentate de aeroportul internațional Viena și aeroportul Innsbruck. Austrian Airlines este membru al Star Alliance.

(7) Statul austriac deține, prin intermediul unui holding de stat, în speță Österreichische Industrieholding AG (denumit în continuare „ÖIAG"), 41,56 % din participațiile în cadrul Austrian Airlines. ÖIAG este cel mai important acționar.

(8) Având în vedere situația financiară problematică – și care continuă să se înrăutățească – în care se află grupul de întreprinderi Austrian Airlines de mai mulți ani (a se vedea Decizia Comisiei din 19 ianuarie 2009 cu privire la ajutorul de stat NN 72/08, Austrian Airlines – Ajutor de salvare [3], guvernul federal austriac a acordat la 12 august 2008 un mandat de privatizare care împuternicește ÖIAG să înstrăineze toate participațiile deținute la Austrian Airlines. Mandatul a fost prelungit la 29 octombrie 2008 până la 31 decembrie 2008.

[1] JO C 57, 11.3.2009, p. 8.
[2] A se vedea nota de subsol 1.
[3] Nepublicată încă în Jurnalul Oficial.

(9) ÖIAG a publicat la 13 august 2008 anunțuri în presa austriacă și cea internațională ([4]), prin care invita potențialii investitori să își manifeste interesul față de achiziționarea acțiunilor deținute de ÖIAG în cadrul Austrian Airlines. Ofertanții aveau posibilitatea de a-și manifesta interesul până la 24 august 2008. În total, doisprezece investitori și-au exprimat interesul.

(10) La 28 august 2008, potențialii investitori au fost informați cu privire la necesitatea de a prezenta un concept de preluare până la 12 septembrie 2008. Conceptul trebuia să conțină informații despre ofertant, un concept strategic pentru viitorul Austrian Airlines, o propunere pentru structura tranzacției, informații privind finanțarea planificată, precum și anumite informații suplimentare cu privire la conținutul contractului (asigurări, garanții). Au fost transmise doar trei concepte de preluare ([5]).

(11) La 16 septembrie 2008, s-a solicitat celor trei ofertanți rămași să formuleze până la 21 octombrie 2008 oferta definitivă fără menționarea prețului de cumpărare și să transmită până la 24 octombrie 2008 oferta definitivă cu menționarea prețului de cumpărare.

(12) La 21 octombrie 2008, Deutsche Lufthansa AG (denumită în continuare „Lufthansa") a fost unicul ofertant care a transmis o ofertă, incluzând un contract și un concept strategic, fără comunicarea prețului, conform solicitării. La 24 octombrie 2008, Lufthansa a formulat o ofertă cu caracter obligatoriu cu menționarea prețului pe care era dispusă să îl plătească pentru participațiile deținute de ÖIAG în cadrul Austrian Airlines.

(13) La 24 octombrie 2008 S7 a prezentat, de asemenea, o ofertă […] (*). Air France/KLM nu a formulat nicio ofertă ([6]).

(14) Tranzacția a fost aprobată la 3 decembrie 2008 de către Consiliul de supraveghere al Deutsche Lufthansa AG, iar la 5 decembrie 2008 de către Consiliul de supraveghere al ÖIAG.

(15) La finalul procedurii de privatizare, Lufthansa, în calitate de ofertant selectat, a transmis o ofertă pentru acțiunile deținute de ÖIAG în cadrul Austrian Airlines, aceasta fiind acceptată de către Consiliul de supraveghere al ÖIAG.

(16) Tranzacția încheiată între ÖIAG și Lufthansa prevede următoarele:

— Lufthansa achită ÖIAG un preț de cumpărare de 366 268,75 EUR;

— ÖIAG primește un certificat de recuperare ([7]), care poate conferi dreptul la o plată suplimentară în valoare de până la 162 milioane EUR;

— ÖIAG achită prin intermediul unui vehicul investițional specializat (SPV) o sumă în valoare de 500 milioane EUR, care va fi utilizată de Lufthansa pentru o majorare a capitalului Austrian Airlines.

(17) În notificarea măsurii, transmisă la 21 decembrie 2008, în vederea certitudinii juridice, Republica Austria a exprimat opinia potrivit căreia tranzacția de vânzare nu putea fi asociată acordării unui ajutor de stat, deoarece prețul datorat pentru Austrian Airlines corespundea prețului de piață pentru această întreprindere.

(18) În orice caz, prețul datorat de Lufthansa pentru participația deținută de stat în cadrul Austrian Airlines nu ar reprezenta un ajutor de stat deoarece orice scenariu alternativ ar fi generat costuri mai mari pentru ÖIAG.

(19) În mod suplimentar și distinct de argumentele prezentate, autoritățile austriece au declarat că – în măsura în care Comisia nu ajunge, de asemenea, la concluzia că măsurile în discuție nu reprezintă un ajutor de stat – pot propune un plan de restructurare pentru Austrian Airlines, pentru ca ajutorul să fie compatibil cu articolul 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE.

(20) În ceea ce privește ajutorul de salvare, Republica Austria a notificat Comisiei, la 19 decembrie 2008, decizia sa de a acorda un ajutor de salvare sub forma unei garanții de 100 % în beneficiul grupului de întreprinderi Austrian Airlines pentru a permite întreprinderii obținerea unei finanțări prin credite în valoare de 200 milioane EUR. Ajutorul de salvare a fost aprobat la 19 ianuarie 2009.

(21) Conform deciziei cu privire la ajutorul de salvare, acest ajutor de salvare (sub forma unei garanții de stat pentru un acord cadru de împrumut) încetează în momentul în care Comisia formulează punct de vedere definitiv cu privire la ajutor (decizie definitivă) având ca obiect procedura de vânzare/planul de restructurare prezentat de autoritățile austriece ([8]).

2.2. **Măsurile examinate**

(22) Prin decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii") s-au pus în discuție întrebările următoare:

— dacă prețul de vânzare obținut pentru participația statului austriac în cadrul Austrian Airlines corespunde prețului de piață;

([4]) Suplimentul publicației *Wiener Zeitung* și *Financial Times* (ediția europeană).

([5]) De la Air France/KLM, Deutsche Lufthansa și S7 (un operator rus de transport aerian).

(*) Informație confidențială.

([6]) În ceea ce privește opinia Air France/KLM referitoare la procedura de privatizare, a se vedea secțiunea 4.4.

([7]) În termen de trei ani de la închidere, respectiv cel târziu după prezentarea situațiilor financiare pentru exercițiul care se încheie la 31 decembrie 2011, ÖIAG va încasa o plată suplimentară în valoare de până la 162 milioane EUR. Suma datorată este calculată conform următoarei formule, […].

([8]) A se vedea Decizia Comisiei din 19 ianuarie 2009, Ajutor de stat NN 72/08, Austria – Austrian Airlines – Ajutor de salvare, considerentul 71.

— dacă ÖIAG, prin acceptarea unui preț negativ ([9]), a acționat ca un investitor în economia de piață, având în vedere că orice scenariu alternativ ar fi generat costuri mai mari; și

— dacă, în cazul existenței unui ajutor de stat, acesta reprezintă un ajutor pentru restructurare compatibil cu piața comună.

2.2.1. *Prețul de piață al participațiilor deținute de ÖIAG în cadrul Austrian Airlines*

(23) Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la conformitatea cu prețul de piață a prețului de vânzare datorat de către Lufthansa pentru acțiunile achiziționate. Mandatul de privatizare conferit ÖIAG prevedea următoarele:

„ÖIAG este împuternicită să privatizeze Austrian Airlines AG cu menținerea unei structuri austriece pentru acționariatul principal de 25 % și 1 acțiune. Scopurile sunt:

1. menținerea mărcii „Austrian";

2. menținerea conducerii decizionale în Austria;

3. menținerea unei rețele de rute adecvate pentru locație, precum și respectarea centrului activității economice și ocupaționale din Austria;

4. menținerea optimă a locurilor de muncă în cadrul Austrian Airlines și în aeroportul din Viena; precum și

5. organizarea unei structuri destinate promovării intereselor austriece locale".

(24) Prețul datorat statului austriac este completat cu o clauză privind beneficiile viitoare, care permite statului austriac să beneficieze de plăți din profituri posibile. Comisia a dorit să clarifice acest mecanism și valoarea aferentă.

(25) La inițierea procedurii, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la existența unor condiții echitabile la vânzarea Austrian Airlines. Comisia a susținut, de asemenea, că nu poate aprecia cu caracter definitiv dacă respectivele condiții asociate vânzării erau de natură să influențeze prețul plătit.

(26) Cu privire la prețul plătit de Lufthansa, Comisia a susținut că nu poate concluziona cu caracter definitiv dacă certificatul de recuperare în valoare de 162 milioane EUR poate reprezenta o despăgubire echitabilă pentru statul austriac, ca urmare a prețului mai redus achitat per acțiune, pe care acesta este dispus să îl accepte la încheierea vânzării sau dacă statul, prin acceptarea unui preț per acțiune semnificativ mai redus decât prețul per acțiune achitat altor acționari, nu acordă în fapt un ajutor de stat în beneficiul Lufthansa și, prin aceasta, în beneficiul Austrian Airlines.

(27) În ceea ce privește prețul negativ care urmează a fi achitat de Lufthansa, astfel cum se arată și în plângerea formulată de Air France/KLM, nu este clar dacă toți ofertanții au beneficiat de oportunitatea de a formula oferte pe aceeași bază. Nu a fost clar nici dacă toți ofertanții au avut la dispoziție timp și informații suficiente pentru evaluarea activelor care făceau obiectul vânzării. Comisia a constatat și că prețul care urma să fie achitat de Lufthansa pentru acțiunile pe care urma să le achiziționeze de la stat era diferit de prețul plătit către acționarii terți (respectiv, era mai redus).

2.2.2. *ÖIAG a acționat ca investitor în economia de piață, deoarece orice alt scenariu ar fi generat costuri mai mari*

(28) Autoritățile austriece au susținut că, în cazul oricăruia dintre cele trei scenarii posibile, ÖIAG ar fi suportat costuri mai mari dacă nu ar fi vândut participația deținută.

— Lichidarea Austrian Airlines: ÖIAG ar urma să suporte costuri de (estimate până la […] EUR) pe parcursul lichidării controlate a Austrian Airlines;

— Cerere de inițiere a procedurii de insolvabilitate transmisă de către Austrian Airlines: ÖIAG nu acordă sprijin Austrian Airlines, ceea ce conduce la insolvabilitatea întreprinderii. Costurile directe și indirecte, a căror valoare depășește costurile nete ale privatizării, ar urma să fie suportate de ÖIAG;

— Restructurarea Austrian Airlines cu menținerea independenței [soluție privind menținerea independenței („stand-alone")]: ÖIAG finanțează restructurarea Austrian Airlines pentru a permite menținerea independenței acesteia („soluție privind menținerea independenței").

(29) La inițierea procedurii, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea acțiunii statului cu demersurile unui investitor în economia de piață. Comisia a susținut că nu dispune de informații suficiente nici cu privire a cheltuielile de lichidare, generate în cazul unei lichidări a întreprinderii, nici cu privire la cheltuielile și pierderile care ar fi fost generate pentru ÖIAG în caz de insolvabilitate. De asemenea, Comisia a susținut că nu dispune de informații suficiente pentru aprecierea opțiunii de menținere a independenței.

(30) Comisia a arătat că nu acceptă în general ca un acționar să fie obligat automat să suporte costuri generate ca urmare a insolvabilității sau a lichidării unei întreprinderi. Argumentele cu privire la consecințele sociale și economice în cazul neacordării unui sprijin în beneficiul Austrian Airlines de către ÖIAG rezultau din caracterul de holding de stat al ÖIAG. În mod suplimentar, Comisia a constatat că argumentația autorităților austriece se bazează pe faptul că prețul achitat de către ofertantul selectat era cel mai mare preț posibil.

([9]) Prețurile negative vor fi menționate în cele ce urmează între paranteze.

2.2.3. *Planul prezentat pentru restructurarea Austrian Airlines*

(31) Deoarece Comisia a ajuns la concluzia că nu putea fi exclusă existența unui ajutor de stat, trebuia să verifice planul de restructurare conform normelor aplicabile, în speță Liniile directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ([10]) („Liniile directoare din 2004"), precum și Comunicarea Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE, precum și a articolului 61 din Acordul privind ajutoarele de stat în transporturile aeriene ([11]) („Liniile directoare privind transporturile aeriene din 1994").

(32) Aceste linii directoare menționează diferite condiții în care pot fi acordate ajutoare de restructurare. La inițierea procedurii, Comisia și-a exprimat rezervele asupra respectării condițiilor în legătură cu eligibilitatea întreprinderii, restabilirea rentabilității pe termen lung, valoarea ajutorului, măsurile compensatorii și valoarea contribuției proprii.

3. OBSERVAȚIILE AUSTRIEI

(33) Autoritățile austriece au comunicat observațiile lor împreună cu informații de context cu privire la procesul de privatizare, precum și descrierea acestuia. În conformitate cu dreptul comunitar, procesul de privatizare a fost public și publicat integral, iar toți ofertanții au beneficiat de egalitate de tratament în toate etapele procesului de privatizare. Este adevărat că procesul de privatizare a fost efectuat pe parcursul unui interval scurt de timp dar, în opinia autorităților austriece, toți ofertanții au avut la dispoziție suficient timp pentru a obține toate informațiile necesare și au beneficiat de posibilitatea de a elabora o ofertă finală pe baza acelor informații.

3.1. Condiții prevăzute la privatizare

(34) Cu privire la condițiile reglementate prin mandatul de privatizare, autoritățile austriece au realizat o diferențiere între „obiective bazate pe cele mai bune eforturi":

(i) menținerea unei rețele de rute adecvate pentru Austria; și

(ii) menținerea optimă a locurilor de muncă

și „obiective obligatorii";

(iii) menținerea mărcii Austrian;

(iv) menținerea conducerii decizionale în Austria;

(v) organizarea unei structuri destinate promovării intereselor austriece locale;

(vi) menținerea unei structuri austriece pentru acționariatul principal de 25 % și 1 acțiune.

([10]) JO C 244, 1.10.2004, p. 2.
([11]) JO C 350, 10.12.1994, p. 5.

(35) În mod suplimentar, autoritățile austriece au afirmat că niciun ofertant nu a contestat posibilitatea de transpunere în practică a acestor obiective și nu a argumentat că acestea ar reprezenta „condiții" cu efect asupra prețului de cumpărare.

(36) Prin decizia sa de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia a afirmat, în conformitate cu practica sa decizională ([12]) că, în ceea ce privește obiectivele (i) „menținerea unei rețele de rute adecvate pentru Austria" și (iii) „menținerea mărcii Austrian", se poate concluziona că aceste condiții nu produc efecte negative asupra prețului de cumpărare.

3.1.1. *Menținerea optimă a locurilor de muncă*

(37) Autoritățile austriece susțin că această condiție nu ar trebui să genereze îndoieli. Documentele contractuale prezentate ofertanților de către ÖIAG nu conțineau obligații în acest sens. Acestea menționau că, în practica sa decizională, Comisia susține compatibilitatea condițiilor nediscriminatorii prin care se impune cumpărătorilor să garanteze locurile de muncă ([13]). Ar fi exclus orice efect asupra prețului de cumpărare, deoarece ar fi vorba numai despre o clauză „Best-efforts" nediscriminatorie, fără caracter obligatoriu din punct de vedere juridic ([14]).

3.1.2. *Menținerea conducerii decizionale în Austria*

(38) Un scop prevăzut în mandatul de privatizare era reprezentat de menținerea conducerii decizionale a Austrian Airlines în Austria. Autoritățile austriece susțin că o condiție pentru obținerea unei licențe de exploatare este aceea ca sediul social să se afle în statul membru în care a fost acordată licența de exploatare ([15]). Dacă sediul central sau social al Austrian Airlines ar fi transferat în afara Austriei, această situație ar conduce la pierderea licenței de exploatare. Conform normelor comunitare [Regulamentul (CE) nr. 1008/2008] și în baza legislației din Austria (Legea privind transportul aerian), Austrian Airlines nu ar mai avea posibilitatea de a continua zborurile ([16]).

([12]) Decizia Comisiei din 17 septembrie 2008, Ajutoare de stat N 321/08, N 322/08 și N 323/08, Grecia – Vânzarea anumitor active ale Olympic Airlines/Olympic Airways Services, nepublicată încă în Jurnalul Oficial, considerentele 59, 184 și 185, și Decizia Comisiei din 12 noiembrie 2008 – Ajutor de stat N 510/08, Italia – Alitalia, JO C 46, 25.2.2009, p. 6, considerentele 29, 123 și 124.
([13]) Decizia 2000/628/CE a Comisiei din 11 aprilie 2000, Ajutor de stat C 28/98, Italia – Centrale del Latte di Roma, JO L 265, 19.10.2000, p. 15, considerentul 91; Decizia 2001/798/CE a Comisiei din 13 decembrie 2000, Ajutor de stat C 70/97 (ex NN 123/97), Germania – SKET Walzwerktechnik GmbH, JO L 301, 17.11.2001, p. 37.
([14]) Decizia 2008/767/CE a Comisiei din 2 aprilie 2008 privind ajutorul de stat C 41/07 (ex NN 49/07) pe care România l-a pus în aplicare pentru întreprinderea Tractorul, JO L 263, 2.10.2008, p. 5, considerentul 44.
([15]) Articolul 4 litera (a), în coroborare cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), JO L 293, 31.10.2008, p. 3.
([16]) Decizia Comisiei din 12 noiembrie 2008, Ajutor de stat N 510/08, Italia – Alitalia, JO C 46, 25.2.2009, p. 6, considerentul 125.

(39) Menținerea conducerii decizionale în Austria era necesară și în cadrul Acordurilor aeriene bilaterale: valabilitatea acordurilor este condiționată de existența unei licențe valabile de exploatare. Pentru continuarea activității operaționale desfășurate de Austrian Airlines este, astfel, necesară menținerea conducerii decizionale a Austrian Airlines în Austria.

(40) Autoritățile austriece susțin că s-a optat pentru modele similare în cazul fuziunilor anterioare din sectorul transporturilor aeriene – SWISS/Sabena și Air France/KLM, pentru obținerea unei licențe de exploatare. Astfel, modelul era cunoscut în branșă, reprezentând și o structură acceptată. Cu privire la condițiile cadru de natură juridică, niciun ofertant pentru Austrian Airlines nu a pus sub semnul întrebării menținerea conducerii decizionale în Austria, astfel încât acest aspect a fost luat în calcul în mod corespunzător în conceptele de preluare, fără a produce efecte asupra prețului de cumpărare.

3.1.3. *Menținerea unei structuri austriece pentru acționariatul principal de 25 % și 1 acțiune*

(41) Autoritățile austriece arată că această condiție are la bază cerințele Acordurilor aeriene bilaterale, conform legislației din Austria.

(42) Menținerea drepturilor de decolare, aterizare și de efectuare a curselor în baza acordurilor aeriene bilaterale este condiționată în numeroase situații de exercitarea drepturilor materiale de proprietate și de controlul efectiv realizat de persoane cu o anumită naționalitate. În cazul unui operator de transport aerian înregistrat în Austria, proprietatea materială înseamnă că cetățeni austrieci sau întreprinderi austriece trebuie să dețină calitatea de acționar majoritar al operatorului de transport aerian pentru a menține aplicabilitatea Acordurilor aeriene bilaterale. Dacă nu mai există o structură majoritară de proprietari austrieci, țara terță poate revoca drepturile de decolare, aterizare și de parcurgere a traseelor.

(43) În sensul articolului 9 alineatul (2) din Legea ÖIAG, în cadrul administrării participațiilor sale, ÖIAG trebuie să își mențină un control care să îi permită să influențeze hotărârile adunării generale care implică o majoritate de trei sferturi, conform Legii privind societățile pe acțiuni, în baza deținerii unei participații de 25 % și 1 acțiune din capitalul de bază care conferă drept de vot sau ca urmare a drepturilor sau contractelor încheiate cu terții.

(44) În temeiul mandatului de privatizare, ÖIAG ar fi trebuit să opteze între reducerea participației deținute în cadrul Austrian Airlines la 25 % și 1 acțiune și acceptarea unei structuri a tranzacției din partea ofertanților, care să garanteze o structură austriacă pentru acționariatul principal de 25 % și 1 acțiune. În mod corespunzător, s-a solicitat ofertanților pe parcursul discuțiilor desfășurate să propună astfel de structuri de tranzacții. Niciun ofertant nu a formulat obiecții de principiu față de o asemenea structură.

(45) În opinia autorităților austriece, preluarea Austrian Airlines de către persoane fără cetățenie austriacă ar fi condus la revocarea anumitor acorduri bilaterale și, prin aceasta, la pierderea drepturilor de decolare și aterizare, precum și a drepturilor de zbor pentru cursele Austrian Airlines, reglementate prin aceste acorduri internaționale. Ca urmare a modelului de afaceri aplicat de Austrian Airlines, având la bază curse către state din Europa Centrală și de Est care nu fac parte din UE, state din Orientul Mijlociu și Asia Centrală, astfel de acorduri bilaterale prezintă o importanță economică deosebită.

(46) Deoarece mandatul de privatizare menționa înstrăinarea tuturor participațiilor deținute de ÖIAG, în baza structurii tranzacției propuse de toți ofertanții (o fundație privată înregistrată în Austria), ÖIAG a avut posibilitatea de a vinde participațiile deținute la Austrian Airlines, menținând în același timp și drepturi importante de trafic vizate pentru operatorul de transport aerian, cu posibilitatea de a finaliza întregul proces de privatizare. În opinia autorităților austriece, condiția existenței unei structuri austriece pentru acționariatul principal ar fi obligatorie pentru a menține drepturi esențiale, fără ca această situație să producă efecte asupra prețului obținut. Soluția adoptată pentru această problemă nu ar produce nici efecte asupra costurilor.

3.1.4. *Organizarea unei structuri destinate promovării intereselor austriece locale*

(47) Autoritățile austriece susțin că o asemenea structură, care nu este implicată în procesul decizional al Austrian Airlines, reprezintă o structură întâlnită în mod curent în branșă, față de care Comisia nu a formulat niciodată obiecții în situații similare ([17]). Nu există posibilitatea unor efecte asupra prețului de cumpărare, deoarece structura respectivă are doar caracter consultativ și nu exercită nicio influență juridică sau materială asupra întreprinderii. În special această structură nu dispune de drept de veto sau de drepturi de participare. În mod suplimentar, pe parcursul procesului de privatizare, niciun ofertant nu a considerat problematică existența unei asemenea structuri.

3.2. **Prețul de cumpărare corespunde prețului de piață**

(48) În opinia Austriei, prețul de cumpărare reprezintă rezultatul procesului de privatizare, organizat conform cerințelor reglementate prin cel de al XXIII-lea Raport al Comisiei în domeniul concurenței ([18]), precum și în baza Liniilor directoare din 1994. Acțiunile deținute de ÖIAG în cadrul Austrian Airlines au fost vândute la finalul unei proceduri în condiții concurențiale ofertantului care a prezentat cel mai bun preț.

(49) Autoritățile austriece susțin că, în situația economică actuală, ar putea fi obținut numai un preț negativ de cumpărare.

([17]) În cadrul fundației înființate în urma fuziunii Swissair/Sabena (Decizia 95/404/CE a Comisiei) a fost constituit un consiliu de administrație căruia i-au fost acordate drepturi operative.

([18]) A se vedea *Al XXIII-lea raport privind politica în domeniul concurenței 1993* (ISBN 92-826-8372-9), punctele 402 și 403.

(50) În plus față de acțiunile care urmează a fi achiziționate de la stat, Lufthansa intenționează să cumpere și pachetele minoritare pentru a dobândi controlul asupra întregii întreprinderi. Prețul acțiunilor dispersate în condițiile unei asemenea oferte de preluare ar fi determinat din punct de vedere juridic în baza dispozițiilor din Legea privind preluările din Austria.

(51) În opinia autorităților austriece, evaluarea acțiunilor statului trebuie examinată în raport cu întregul preț de cumpărare, obținut în urma prețului de cumpărare primit de ÖIAG în cadrul procedurii de licitație și a costurilor de preluare a acțiunilor dispersate conform prevederilor legale. În baza Legii privind preluările din Austria, prețul de preluare trebuie să corespundă cel puțin cursului mediu ponderat la bursă în funcție de volumul comercial respectiv, aplicabil pentru titlul respectiv de participație, pe parcursul ultimelor șase luni anterioare datei la care a fost notificată intenția de a formula o ofertă ([19]). Prețul de preluare oferit de Lufthansa acționarilor minoritari este de 4,49 EUR și corespunde astfel cerințelor prevăzute prin Legea privind preluările din Austria.

(52) În opinia autorităților austriece, prețul de preluare din cadrul ofertei de preluare este denaturat și nu reflectă valoarea economică reală a Austrian Airlines, ci rezultă în baza prevederilor din Legea privind preluările ([20]). Această concluzie este confirmată de evoluția cursului acțiunilor Austrian Airlines de la începutul anului 2008. Anterior acordării mandatului de privatizare la 12 august 2008, cursul acțiunilor se situa sub 3,00 EUR, iar creșterea acestuia la peste 7,00 EUR s-a înregistrat numai de la începutul lunii septembrie. Ulterior, cursul acțiunilor Austrian Airlines a scăzut din nou vertiginos, acesta fiind de mai multe săptămâni cu mult mai redus decât prețul de preluare oferit de Lufthansa, în valoare de 4,49 EUR per acțiune. Aceste variații puternice de curs pentru acțiunile Austrian Airlines ar reprezenta rezultatul speculațiilor și nu ar avea nicio legătură cu valoarea reală a întreprinderii.

(53) Un argument suplimentar pentru care Lufthansa a fost nevoită să prezinte o ofertă atractivă acționarilor minoritari este faptul că Lufthansa intenționa să obțină controlul absolut asupra Austrian Airlines. Lufthansa intenționa să achiziționeze 90 % din Austrian Airlines, deoarece atingerea acestui prag permitea o preluare obligatorie a pachetelor minoritare (*squeeze out*) și, astfel, preluarea unei ponderi de 100 % din participații. În calitate de acționar unic, realizarea planurilor Lufthansa ar fi fost mai simplă, deoarece deciziile ar fi fost adoptate mai ușor. De asemenea, Lufthansa ar fi beneficiat de toate avantajele investițiilor planificate.

(54) Autoritățile austriece arată că dreptul comunitar permite o vânzare la un preț negativ de cumpărare. Comisia a confirmat prin mai multe decizii ([21]) că un preț de cumpărare „simbolic" sau „negativ", ca rezultat al unui proces de privatizare, respectă cerințele instituite prin cel de al XXIII-lea Raport privind politica în domeniul concurenței sau că se bazează pe o evaluare că nu poate fi considerat ajutor de stat.

(55) În opinia autorităților austriece, prețul oferit de Lufthansa reprezintă prețul maxim de piață care poate fi obținut. Ar trebui avut în vedere că atât Lufthansa, cât și Austrian Airlines fac parte din Star Alliance. Ofertanții care nu fac parte din Star Alliance (Air France/KLM și S7) ar fi trebuit să ia în calcul în oferta lor și costurile suplimentare pentru o schimbare a alianței. Autoritățile austriece susțin că valoarea acestor costuri ar putea fi de […] EUR.

(56) De asemenea, autoritățile austriece susțin că oferta (deși fără caracter obligatoriu) prezentată de S7 menționa un preț de […] și subliniază că, în conformitate cu practica decizională a Comisiei ([22]), oferta unui concurent reprezintă un bun indicator pentru calcularea valorii de piață a unei întreprinderi.

(57) Cu privire la certificatul de recuperare, autoritățile arată că plata maximă în baza certificatului de recuperare este de 164,1 milioane EUR, fiind reprezentată de […] ([23]).

3.3. **Comportamentul ÖIAG ca investitor în economia de piață**

(58) În opinia autorităților austriece, decizia ÖIAG de a vinde Austrian Airlines la un preț negativ de cumpărare ar fi fost adoptată și de către un investitor privat ([24]), interesat de asigurarea rentabilității pe termen mai lung, deoarece prețul negativ de cumpărare genera costuri mult mai reduse în comparație cu scenarii alternative. Insolvabilitatea Austrian Airlines ar fi condus la o scădere semnificativă a valorii altor participații deținute de Republica Austria. În mod suplimentar, ÖIAG ar fi trebuit să suporte costurile unui plan social. Celelalte scenarii alternative posibile, reprezentate de o lichidare controlată a Austrian Airlines sau continuarea activității cu

([19]) Articolul 26 alineatul (1) din Legea privind preluările din Austria.

([20]) O excepție de la oferta de preluare prevăzută nu ar fi fost acceptabilă, deoarece aceasta înseamnă numai că nu există în prezent o necesitate de a prezenta o ofertă prevăzută, dar că ar fi fost necesară prezentarea unei asemenea oferte pentru preluarea unei cote de minimum 90 % din Austrian Airlines la o dată ulterioară. O reducere a prețului de preluare ar fi creat dificultăți suplimentare pentru preluarea Austrian Airlines de către Lufthansa, deoarece prețul redus de preluare ar fi fost cu mult mai mic decât cotația la bursă, iar acționarii ar fi acceptat în număr redus oferta de preluare.

([21]) Decizia 2002/631/CE a Comisiei din 7 mai 2002, Germania – Saarbergwerke AG, JO L 203, 1.8.2002, p. 52, considerentul 60; Decizia 2002/200/CE a Comisiei din 3.6.2001, Spania – Babcock Wilcox, JO L 67, 9.3.2002, p. 50, considerentul 61.

([22]) Decizia 2008/366/ CE a Comisiei din 30 ianuarie 2008, Ajutor de stat C 35/06 (ex NN 37/06), Suedia – Konsum Jämtland Ekonomisk Förening, JO L 126, 14.5.2008, p. 3, considerentele 50, 58.

([23]) […]

([24]) A se vedea Hotărârea din 21 martie 1991, C-305/89, *Italia/Comisia* („Alfa Romeo"), Rec. 1991, p. I-1603; Hotărârea din 14 septembrie 1994, cauzele conexate C-278/92, C-279/92 și C-280/92, *Spania/Comisia* („Hytasa"), Rec. 1994, p. I-4103.

menținerea independenței, ar fi generat, de asemenea costuri mai mari decât prețul negativ de cumpărare.

3.3.1. *Costurile aferente unei insolvabilități a Austrian Airlines*

(59) În opinia autorităților austriece, costurile generate pentru ÖIAG ca urmare a unei insolvabilități a Austrian Airlines ar fi fost mult mai mari decât prețul negativ de cumpărare: insolvabilitatea ar fi putut conduce la o depreciere semnificativă a altor participații deținute de stat. Autoritățile austriece fac referire la o analiză efectuată de Merrill Lynch, care indică faptul că insolvabilitatea Austrian Airlines ar fi putut conduce la o înrăutățire a bonității altor „filiale" aflate în proprietatea statului, ceea ce ar fi condus la costuri mai mari de refinanțare și la pierderi ca urmare a scăderii cursului acțiunilor. Impactul negativ prevăzut asupra bonității ar fi afectat „filialele" indiferent de faptul că ÖIAG deține numai o participație minoritară la Austrian Airlines ([25]).

(60) Astfel de pierderi ca urmare a scăderii cursului acțiunilor ar rezulta nu doar în urma obligațiilor asumate juridic sau voluntar, ci ar reprezenta efecte directe ale unei insolvabilități a Austrian Airlines. Din acest motiv, autoritățile austriece sunt de părere că și un investitor privat ar pune la dispoziția unei filiale capital în situația în care volumul pierderilor preconizate ca urmare a scăderii cursului acțiunilor ar depăși valoarea costurilor generate pentru evitarea unei insolvabilități a filialei.

(61) Conform analizei efectuate de Merrill Lynch, deprecierile înregistrate cu privire la participațiile ÖIAG (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) ar însuma aproximativ […] EUR. […] Din acest motiv, este probabil ca volumul total al pierderilor ca urmare a scăderii cursului acțiunilor deținute de proprietarul economic - Republica Austria, (în valoare de […] EUR) să depășească în mod semnificativ prețul negativ de cumpărare.

(62) Conform explicațiilor oferite de autoritățile austriece, agențiile de rating au subliniat că bonitatea filialei ar avea de câștigat în urma susținerii oferite de proprietarii din cadrul societății mamă. Exemplul menționat de autoritățile austriece este reprezentat de îmbunătățirea cu trei niveluri a bonității Hypovereinsbank, reflectând deținerea în proporție de 100 % de către UniCredit. În mod suplimentar, sunt prezentate și alte exemple în care reducerea bonității societății mamă a condus la o scădere corespunzătoare a filialei (a se vedea tabelul următor).

Tabelul 1

Exemple privind scăderea bonității unei filiale după o scădere a bonității societății mamă

Societatea mamă	Filială	Data	Scăderea bonității (Standard & Poor's)	
			Societatea mamă	Filială
Postbank	BHW Bausparkasse	22 iunie 2007	de la A la A-	de la A- la BBB+
Post	Postbank	22 iunie 2007	de la A la A-	de la A la A-
UniCredit	Bank Austria	18 martie 2009	de la A + la A	de la A + la A
UniCredit	Hypovereinsbank	18 martie 2009	de la A + la A	de la A + la A

(63) […]

(64) Deoarece ÖIAG și întreprinderile participative ale acesteia – respectiv Telekom Austria AG, Österreichische Post AG și OMV AG – sunt foarte cunoscute în Austria, orice înrăutățire a raporturilor din interiorul întreprinderii între angajați și angajator și a imaginii de marcă ar produce efecte negative semnificative. În cazul unei insolvabilități a Austrian Airlines, un investitor privat în poziția ÖIAG ar prelua costurile pentru planul social, chiar dacă nu ar avea o obligație juridică în acest sens.

(65) În opinia autorităților austriece, costurile unui plan social ipotetic ar corespunde sumei generate cu acest titlu în cadrul unei lichidări. Din acest motiv, personalul nu s-ar afla în ansamblu într-o poziție mai puțin favorabilă comparativ cu cea generată în urma unei lichidări ordinare cu un plan social.

(66) Autoritățile austriece estimează aceste costuri sociale voluntare la […] EUR pentru grupul Austrian Airlines (Austrian Airlines […] EUR și Tyrolean […] EUR) după deducerea plăților fondului austriac de acordare a compensațiilor în caz de insolvabilitate (a se vedea tabelul următor).

([25]) La analiza efectuată de Merrill Lynch au fost atribuite ÖIAG, respectiv Republicii Austria, doar deprecieri aferente participațiilor acestora.

Tabelul 2

Obligații care trebuie asumate de ÖIAG în raport cu personalul în cazul unei insolvabilități a grupului Austrian Airlines

(milioane EUR)

Obligații în raport cu personalul în cazul unei insolvabilități a grupului Austrian Airlines	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Grupul Austrian Airlines
Plăți compensatorii conform prevederilor legale și contractelor colective de muncă	[…]	[…]	[…]
Pensii	[…]	[…]	[…]
Compensarea concediului anual	[…]	[…]	[…]
Alte cheltuieli în raport cu personalul	[…]	[…]	[…]
Plan social	[…]	[…]	[…]
Drepturi de pensii	[…]	[…]	[…]
Obligații în raport cu personalul total	[…]	[…]	[…]
plățile fondului austriac de acordare a compensațiilor în caz de insolvabilitate	[…]	[…]	[…]
Obligații totale care revin ÖIAG	[…]	[…]	[…]

3.3.2. *Costurile unei lichidări ordinare a Austrian Airlines*

(67) În acest sens, autoritățile austriece estimează cheltuielile totale aferente unei lichidări la […] EUR, din care aproximativ […] EUR (estimare în temeiul obligațiilor medii față de personal) revine planului social pentru foștii angajați. Alte costuri ar rezulta prin rezilierea contractelor, reprezentând […]. Ar fi de asemenea necesară rezilierea înainte de termen și a acordurilor cu privire la […].

3.3.3. *Costuri pentru ÖIAG în cazul unei restructurări cu menținerea independenței*

(68) În situația în care ar fi necesară continuarea independentă a activității Austrian Airlines, conform estimărilor guvernului austriac din 2009, întreprinderea ar urma să înregistreze un rezultat operațional de […], în principal ca urmare a scăderii semnificative a volumului cererii în contextul crizei economice.

(69) Problema imediată a întreprinderii ar fi reprezentată de lipsa lichidităților; pe lângă rezervele minime de lichidități de […] EUR, pentru a acoperi […], Austrian Airlines necesită lichidități suplimentare pentru măsuri de restructurare, precum și pentru […]. În acest context se reține că lichiditățile disponibile la finalul anului 2008 pentru Austrian Airlines sunt de numai […].

(70) Conceptul de independență se bazează pe un […], fiind menținute numai două sau trei destinații. Ca urmare a acestei situații, […]. Ar fi generate astfel amortizări unice în valoare de […] EUR. În mod suplimentar, efectivul de personal s-ar reduce cu […] angajați cu normă întreagă. Costurile unice pentru planul social au fost estimate la […] EUR.

(71) Rezultatul ar reprezenta o pierdere de aproximativ […] EUR în 2009, care ar produce un efect negativ asupra fluxului de numerar. Conform estimărilor autorităților austriece, conceptul de independență ar conduce în intervalul 2009-2011 la o lipsă de lichidități de […] EUR ([26]).

3.3.4. *Concluzie*

(72) Pentru autoritățile austriece, vânzarea participației deținute la Austrian Airlines la un preț negativ de cumpărare a reprezentat cea mai rentabilă alternativă din punct de vedere al costurilor. Având în vedere că Austria a optat pentru alternativa cu cele mai avantajoase costuri, aceasta s-a comportat asemenea unui investitor în economia de piață.

3.4. **Planul de restructurare a Austrian Airlines**

3.4.1. *Austrian Airlines este o întreprindere care se confruntă cu dificultăți*

(73) În opinia autorităților austriece, Austrian Airlines este o întreprindere care se confruntă cu dificultăți în sensul Liniilor directoare din 2004 deoarece ar fi devenit insolvabilă, în lipsa acordării unui ajutor de salvare la finalul lunii decembrie 2008. Ajutorul de salvare a asigurat capacitatea de supraviețuire a Austrian Airlines pentru următoarele șase luni. Pentru a garanta însă viabilitatea pe termen lung și o reorganizare durabilă a întreprinderii, este obligatorie restructurarea acesteia. Dacă planul de restructurare nu ar fi fost aprobat, Austrian Airlines s-ar fi aflat în pericol imediat de insolvabilitate.

([26]) Aceasta ar fi compusă din […].

(74) Autoritățile austriece menționează, de asemenea, că Austrian Airlines este o întreprindere independentă, ale cărei dificultăți provin chiar din interiorul întreprinderii, precum și din poziția specială a sectorului transporturilor aeriene. Deciziile guvernului cu privire la acordarea subvenției și acordurile încheiate între ÖIAG și Lufthansa menționează că de această subvenție beneficiază Austrian Airlines și nu Lufthansa. Astfel, subvenția este acordată în beneficiul Austrian Airlines. Conform normelor cu privire la acordarea de ajutoare, Lufthansa nu are calitatea de beneficiar al ajutorului de stat, în cazul preluării Austrian Airlines.

(75) Autoritățile austriece au adăugat că, până la efectuarea vânzării, Austrian Airlines nu au făcut parte din concernul Lufthansa, astfel încât nu se aplica punctul 13 din Liniile directoare din 2004. Din acest motiv nu se pune întrebarea dacă Lufthansa nu ar fi avut posibilitatea de redresare a situației Austrian Airlines cu fonduri proprii. Nu se poate porni nici de la premisa că existența unui raport de concern între Lufthansa și Austrian Airlines care ar fi fost justificat, de exemplu, de cooperarea existentă în cadrul Star Alliance. În cadrul Star Alliance există 24 de operatori de transport aerian care cooperează, fără existența unor raporturi de concern.

(76) Conform estimărilor autorităților austriece, tranzacția nu conduce la o denaturare semnificativă a concurenței. Această concluzie se justifică în principal prin faptul că Lufthansa și Austrian Airlines desfășoară deja o cooperare extinsă. Pe lângă cooperarea din cadrul Star Alliance, cursele între Germania și Austria sunt operate în comun, urmărindu-se o optimizare a acestor trasee, cu împărțirea costurilor și a profiturilor.

3.4.2. *Reduceri de costuri și sinergii ca urmare a planului de restructurare*

(77) Deși Lufthansa și Austrian Airlines cooperează deja în cadrul Star Alliance și dispun de o întreprindere comună, în opinia autorităților austriece pot fi obținute reduceri suplimentare de costuri, cu o creștere a cifrei de afaceri. Această situație se datorează faptului că, în cazul unei participări la capital, integrarea întreprinderilor din sectorul transporturilor aeriene ar fi mult mai puternică atât din punct de vedere economic, cât și din punctul de vedere al reglementărilor cu privire la societățile comerciale, ceea ce conduce la reduceri mult mai importante de costuri în comparație cu raporturile de parteneriat fără participare la capital, care se limitează la coordonarea anumitor aspecte comerciale sau la activitățile societăților mixte. Autoritățile fac referire la studiile întocmite de experți care demonstrează posibilitatea de obținere a unor reduceri de costuri de aproximativ 1,9 % pentru parteneriate bazate exclusiv pe coordonare, în timp ce activitățile operaționale comune ar conduce la economii de aproximativ 5,6 % din volumul cheltuielilor totale. O cooperare bazată pe o participare la capital, ar determina în schimb reduceri de costuri de aproximativ 11,4 % ([27]).

(78) Preluarea Austrian Airlines de către Lufthansa ar permite și reduceri de costuri prin […]. Alte reduceri importante de costuri ar rezulta prin potențiale economii în legătură cu […].

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

(79) Sinergiile care pot fi obținute cu privire la costuri, în plus față de cooperarea existentă, au fost estimate de Lufthansa la aproximativ […] EUR anual. La acestea s-ar adăuga sinergii cu privire la profituri de aproximativ […] EUR anual, rezultate în special din […]. În total, sinergiile suplimentare s-ar ridica la aproximativ […] EUR anual.

3.4.3. *Caracterul adecvat al ajutorului*

(80) În opinia autorităților austriece, suma de 500 milioane EUR reprezintă suma minimă necesară pentru redobândirea rentabilității pe termen lung a Austrian Airlines. În lipsa subvenției utilizate pentru reducerea volumului de obligații al Austrian Airlines, ar fi […].

3.4.4. *Măsuri compensatorii*

(81) În opinia autorităților austriece, nu este necesar să se acorde măsuri compensatorii în sensul Liniilor directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate. În acest sens, autoritățile austriece fac referire la punctul 38 alineatul (3) din Liniile directoare din 1994, care prevăd că un program de restructurare trebuie să includă reducerea capacităților în cazul în care această situație este impusă de restabilirea viabilității financiare și/sau situația de piață. Având în vedere că Liniile directoare din 1994 reprezintă pentru sectorul transporturilor aeriene o *lex specialis*, acestea vor fi aplicate cu prioritate în raport cu cerințele stipulate prin Liniile directoare din 2004. În speță, autoritățile austriece afirmă că nici restabilirea viabilității financiare și nici situația de piață nu justifică măsuri compensatorii care să depășească etapele planificate deja în cadrul restructurării.

(82) În orice caz, reducerea capacităților, implementată în cadrul programului „Go4Profit” inițiat în 2006, reprezintă deja o măsură compensatorie semnificativă. În mod suplimentar, planul de restructurare ar stipula măsuri suplimentare care reprezintă măsuri compensatorii importante, conform precizărilor de la inițierea procedurii. Autoritățile austriece sunt de părere că măsurile compensatorii adoptate deja de Austrian Airlines, precum și cele planificate pentru viitor, ar reprezenta un pachet compensatoriu la limita superioară a cerințelor impuse de Comisie în trecut pentru alte proceduri de restructurare. Această concluzie s-ar aplica în special având în vedere că Austrian Airlines este un operator de transport aerian de dimensiuni medii, iar punctul 40 al Liniilor directoare din 2004 menționează că măsurile compensatorii trebuie să fie proporționale cu mărimea întreprinderii.

3.4.5. *Contribuție proprie*

(83) În acest sens, autoritățile austriece arată că valoarea cheltuielilor de restructurare a Austrian Airlines (fără a include ajutorul de salvare de 200 milioane EUR, care ar trebui rambursat la finalul preluării) s-ar ridica la aproximativ […] EUR; acestea sunt prezentate sintetic în tabelul următor.

Tabelul 3

Costurile de restructurare a Austrian Airlines conform autorităților austriece

Măsură	Costuri de restructurare (milioane EUR)	Contribuție proprie (milioane EUR)	Contribuția Republicii Austria
(a) Restructurare financiară	[…]	[…]	[…]
(b) Programul „Go4Profit" al Austrian Airlines	[…]	[…]	[…]
(c) Costuri de valorificare a sinergiilor	[…]	[…]	[…]
(d) Costuri de consultanță și tranzacționare	[…]	[…]	[…]
(e) Costuri majorate de refinanțare ca urmare a crizei financiare	[…]	[…]	[…]
Suma totală	[…]	[…] (Valoarea contribuției proprii: 55,5 %)	[…]

(84) Gradul de îndatorare a Austrian Airlines ([…] EUR în 2008) l-ar depăși semnificativ pe cel al Lufthansa […]. Costurile aferente au fost estimate la […] EUR.

(85) Ar fi generate costuri suplimentare pentru măsuri de restructurare în valoare de […] EUR pentru valorificarea efectelor anuale de sinergie prevăzute în planul de restructurare. Se susține necesitatea de a lua în calcul și costurile programului „Go4Profit" în valoare de […] EUR pentru măsurile de restructurare adoptate în prealabil de Austrian Airlines, deoarece acesta reprezintă un proces în curs.

(86) Se adaugă costuri de tranzacționare de […] EUR și costuri majorate de refinanțare ca urmare a crizei financiare de […] EUR.

4. OBSERVAȚIILE TERȚILOR

4.1. Austrian Airlines

(87) Observațiile Austrian Airlines au fost comunicate prin scrisoarea din 13 aprilie 2009 și corespund integral poziției autorităților austriece.

(88) Cu privire la plata voluntară a costurilor sociale în caz de insolvabilitate, Austrian Airlines a subliniat că asemenea plăți ale acționarului majoritar sunt inevitabile din motive de imagine și ca urmare a nemulțumirilor înregistrate în cadrul „filialelor". Austrian Airlines afirmă și că în Austria este definitorie o formă specifică de parteneriat social între angajatori și reprezentanții angajaților. Parteneriatul social instituie obligația angajatorului privind finanțarea planurilor sociale și suportarea voluntară a costurilor sociale suplimentare, chiar și în situații în care angajatorului nu îi revin obligații legale în acest sens. În mod suplimentar, Austrian Airlines susține că valoarea costurilor estimate pentru planul social de […] EUR pentru 7 914 de angajați ar fi mai redusă în comparație cu costuri similare: în cazul Austria Tabak, costurile din 2005 s-ar fi ridicat la […] EUR per angajat, iar în 2009 chiar la […] EUR per angajat. Austrian Airlines prezintă alte exemple pentru costuri de plan social asumate în mod voluntar în cazul închiderii/lichidării de filiale și/sau puncte de lucru în Austria.

Tabelul 4

Exemple de costuri de planuri social asumate voluntar în cazul închiderii/lichidării de filiale și/sau puncte de lucru în Austria

Întreprindere	An	Angajați	Costuri sociale asumate	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	din 1995	150	Plan social	[…]
Semperit Reifen GmbH	1997-2002	1 000	Contribuții pentru ocuparea forței de muncă și plan social	[…]
Philips, închiderea fabricii Lebring	1999-2000	200-300	Plan social	[…]
Elektra Bregenz	2003	234	Plăți compensatorii și plan social	[…]
Legrand Austria	2003-2004	150	Plan social	[…]
Asociație, închiderea centralei energetice Voitsberg IV	2004	220	Contribuții pentru ocuparea forței de muncă și plăți suplimentare compensatorii	[…]
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004-2005	55	Plan social	[…]
Austria Tabak	2005	220	Plăți compensatorii și contribuții pentru ocuparea forței de muncă	[…]
Austria Tabak	2009	269	Plăți compensatorii și contribuții pentru ocuparea forței de muncă	[…]
Thonet-Viena, închiderea fabricii Friedberg	2006	25	Plăți suplimentare compensatorii	[…]
AT & S	2007	35	Plan social	[…]

(89) Deoarece holdingurile private suportă voluntar costuri sociale de un anumit nivel la închiderea anumitor sectoare de activitate sau întreprinderi, Austrian Airlines este de părere că ÖIAG ar trebui să acopere voluntar, în caz de insolvabilitate, costuri sociale la un nivel care să corespundă costurilor sociale în cazul unei lichidări structurate.

Tabelul 5

Costuri sociale medii estimate ale Austrian Airlines AG (fără Tyrolean)

(milioane EUR)

	Costuri sociale	
	Suma minimă	Suma maximă
Plăți compensatorii	[…]	[…]
Compensarea concediului anual	[…]	[…]
Sistem de pensii	[…]	[…]
Plan social	[…]	[…]
Total	[…]	[…]

(90) Austrian Airlines afirmă că sunt acordate plăți compensatorii ([…] EUR) aferente obligațiilor consacrate prin lege și prin contractul colectiv, la 30 iunie 2009, inclusiv […] EUR, sumă estimată pentru angajații din afara Austriei. Diferența semnificativă între suma minimă ([…] EUR) și suma maximă ([…] EUR) aferentă costurilor sociale preluate în cadrul sistemului de pensii ar rezulta din […]. Valoarea estimată inferioară de […] EUR pentru cheltuielile pentru pensii are la bază necesitatea prezumată de a finanța […]. Valoarea estimată superioară de […] EUR se referă la situația (posibilă) ca angajații să solicite […].

(91) Deși Austrian Airlines susține că valoarea estimată a costurilor sociale este cuprinsă în marja […] a compensațiilor conform planurilor sociale aplicate în mod curent în Austria, aceasta afirmă că există factori care ar justifica această sumă. În primul rând, vechimea personalului în cadrul Austrian Airlines este ridicată, în medie […] ani pentru piloți și […] ani pentru personalul comercial și tehnic și însoțitorii de zbor. În al doilea rând, toate plățile compensatorii în cadrul unui plan social pentru această întreprindere ar fi influențate de […] salarii medii ale piloților și ale altor angajați, în comparație cu personalul din alte sectoare. Salariul mediu lunar al personalului navigant al Austrian Airlines ar fi de […] EUR (situația din 2009), în timp ce salariul personalului comercial și tehnic, precum și al însoțitorilor de zbor este cuprins între […] și […] EUR lunar. În mod suplimentar, Austrian Airlines se consideră una dintre întreprinderile cheie din Austria, a cărei insolvabilitate ar atrage o atenție deosebită din partea mass-media.

(92) În cazul unui scenariu de lichidare, Austrian Airlines estimează cheltuieli de lichidare cuprinse între […] EUR și […] EUR.

Tabelul 6

Scenariu pentru lichidarea Austrian Airlines

(milioane EUR)

	Costuri	
	Valoare inferioară	Valoare superioară
Vânzarea de aparate de zbor	[…]	[…]
Rambursarea finanțărilor pentru aparatele de zbor	[…]	[…]
Costuri sociale	[…]	[…]
Rezilierea contractelor pe termen lung	[…]	[…]
Alte cheltuieli și venituri (sold)	[…]	[…]
Cheltuieli totale	[…]	[…]

4.2. **Lufthansa**

(93) În partea inițială a opiniei comunicate la 9 aprilie 2009, Lufthansa a menționat că parametrii economici ai tranzacției s-au modificat semnificativ în raport cu octombrie 2008, când a prezentat oferta sa de achiziționare a Austrian Airlines. Aceste transformări reflectă problemele structurale cu care se confruntă Austrian Airlines, precum și modificările din mediul economic, acesta din urmă depreciindu-se dramatic față de acel moment. Criza de pe piața de subprime s-ar fi transformat în cea mai gravă criză financiară din ultimele decenii și a condus la o recesiune dificilă în economia reală.

(94) Lufthansa estimează o recesiune a piețelor europene în 2009, probabil în 2010 și eventual ulterior, ceea ce ar produce urmări corespunzătoare asupra activității și a restructurării planificate a Austrian Airlines. Lufthansa consideră însă că rentabilitatea pe termen lung a Austrian Airlines poate fi restabilită prin restructurarea prevăzută, atingerea pragului de rentabilitate fiind dependentă în special de durata și intensitatea recesiunii. Având în vedere situația actuală, este evident că Austrian Airlines va avea de suferit în următorii […].

(95) În ceea ce privește prețul datorat, Lufthansa susține că respectivele condiții prevăzute în mandatul de privatizare nu au avut niciun efect asupra prețului pe care Lufthansa ar fi fost dispusă să îl achite Austrian Airlines. De asemenea, aceste condiții nu au reprezentat un impediment pentru niciun ofertant în sensul participării la licitație în comparație cu o licitație privată.

(96) În mod suplimentar, Lufthansa argumentează că diferența dintre prețul oferit acționarilor minoritari și prețul datorat ÖIAG nu reprezenta un ajutor de stat. Prețul datorat ÖIAG ar include un preț fix de 366 268,75 EUR și un certificat de recuperare, a cărui valoare ar depinde de rezultatul operațional al Austrian Airlines și de evoluția cursului pentru acțiunile Lufthansa. Valoarea maximă a plății în baza certificatului de recuperare ar fi de 4,48 EUR per acțiune. Prețul datorat acționarilor minoritari este calculat în sensul articolului 26 din Legea privind preluările din Austria. Acest preț ar fi de 4,49 EUR pentru fiecare acțiune.

(97) Lufthansa a susținut că nu prezintă utilitate economică obligarea persoanei care oferă cel mai mult să plătească un preț care să corespundă cursului acțiunii. Dacă statul ar fi decis să vândă toate acțiunile sale la bursă, cursul acțiunilor ar fi scăzut dramatic. Prețul minim al ofertei de preluare ar fi determinat în baza cursului mediu al acțiunii în trecut (a se vedea mai sus). Din acest motiv, acesta nu reprezintă în mod obligatoriu valoarea reală a acțiunilor la data ofertei de preluare sau la momentul privatizării.

(98) În consecință, prețul maxim per acțiune, achitat către ÖIAG (preț fix, la care se adaugă suma minimă din certificatul de recuperare) ar corespunde prețului per acțiune achitat altor acționari în baza ofertei de preluare. Chiar dacă ÖIAG ar putea primi un preț mai scăzut per acțiune pentru participațiile sale deținute la Austrian Airlines în comparație cu alți acționari, această situație nu ar reprezenta un ajutor de stat, deoarece prețul achitat ÖIAG ar corespunde valorii de piață. Lufthansa atrage atenția că a fost singura întreprindere în procedura de vânzare care a prezentat o ofertă finală valabilă. Prin definiție, Lufthansa este astfel ofertantul cu cel mai bun preț. Rezultatul unei proceduri publice de vânzare organizate în condiții de concurență ar trebui să reprezinte prețul de piață.

(99) Cu privire la planul de restructurare, Lufthansa argumentează că atât Liniile directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994, cât și Liniile directoare din 2004 s-ar aplica în paralel. La calcularea planului de afaceri ar fi fost avută în vedere deprecierea situației economice și evoluția de pe piețele de transport aerian, în măsura în care acestea sunt previzibile. […] Restabilirea rentabilității pe termen lung a Austrian Airlines ar putea fi asigurată numai dacă planul modificat de restructurare, precum și alte măsuri suplimentare de reducere a costurilor care urmau a fi negociate, vor putea fi transpuse în practică în forma prevăzută, ceea ce ar permite obținerea reducerii necesare de costuri.

(100) Lufthansa afirmă că valoarea ajutorului de restructurare (500 milioane EUR) reprezintă minimul absolut necesar pentru restabilirea rentabilității pe termen lung a Austrian Airlines. Înrăutățirea condițiilor de pe piața austriacă și globală a transporturilor aeriene ar fi […].

(101) Cu privire la măsurile compensatorii, Lufthansa subliniază că Austrian Airlines și-a redus deja semnificativ capacitatea în ultimii ani. […].

(102) În ceea ce privește cerința referitoare la o contribuție proprie semnificativă în sensul punctului 43 și următoarele din Liniile directoare din 2004, Lufthansa susține că aceasta nu se regăsește în Liniile directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994. Din acest motiv, Lufthansa își exprimă îndoielile asupra faptului că acest criteriu ar reprezenta o cerință legală pentru restructurările din sectorul transporturilor aeriene. Lufthansa susține că Austrian Airlines și Lufthansa ar acoperi în orice caz o pondere importantă din volumul total al costurilor de restructurare, reprezentând […] EUR din suma totală de […] EUR a costurilor de restructurare sau aproximativ 68 % din aceste costuri.

4.3. **Ryanair**

(103) Ryanair operează curse pe 11 rute între patru aeroporturi din Austria (Salzburg, Linz, Graz și Klagenfurt) și către destinații din alte state membre UE, între care Germania. Din acest motiv, Ryanair susține că se află în concurență atât cu Austrian Airlines, cât și cu Lufthansa.

(104) Ryanair a susținut în prima parte a observațiilor prezentate la 9 aprilie 2009 că, în opinia sa, se justifică inițierea procedurii oficiale de investigare dar că, în solicitarea unei opinii transmisă de către Comisie, erau menționate date suficiente. Nepublicarea de informații considerate confidențiale în opinia autorităților austriece reprezintă un viciu de procedură.

(105) În fond, Ryanair consideră că autoritățile austriece nu au demonstrat că vânzarea Austrian Airlines asociată cu atribuirea unei sume de 500 milioane EUR era de preferat comparativ cu o lichidare a întreprinderii din perspectiva unui investitor în economia de piață. În opinia Ryanair, un investitor în economia de piață ar fi preferat lichidarea voluntară sau lichidarea judiciară a Austrian Airlines sau o tranzacție simplă cu acțiuni fără condiții prealabile, ca urmare a încasării masive de lichidități, în locul soluției pentru care a optat guvernul austriac. Această concluzie ar fi justificată de faptul că acționarii privați ai Austrian Airlines nu ar fi dispuși să participe la majorarea de capital (în raport cu acțiunile deținute).

(106) Cu privire la argumentele susținute de autoritățile austriece de a nu opta pentru lichidare, în măsura în care aceste argumente se referă la reputația și imaginea întreprinderii ÖIAG aflată în proprietatea statului, Ryanair și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că astfel de argumente puteau reprezenta o motivare principală sau unică pentru decizii economice importante în cazul unui asemenea investitor.

(107) Ryanair și-a exprimat, de asemenea, îndoiala că prețul oferit de Lufthansa corespunde prețului de piață. În opinia Ryanair, procedura care a condus la selectarea Lufthansa în calitate de cumpărător nu a reprezentat o procedură concurențială, termenul pentru depunerea ofertelor fiind foarte scurt (între 13 și 24 august 2008), iar Lufthansa a beneficiat de un avantaj în raport cu alți posibili cumpărători ca urmare a informațiilor anterioare deținute cu privire la Austrian Airlines, ca urmare a calității sale de membru al Star Alliance și al societăților mixte. Prin impunerea de condiții pentru vânzare, autoritățile austriece au confundat rolul lor de reprezentant al statului cu cel de agent economic.

(108) Chiar dacă unele dintre aceste condiții puteau fi apreciate ca fiind „ușoare", ele nu ar fi fost impuse de un investitor în economia de piață deoarece generează costuri. Potențialii ofertanți le-ar trata cu seriozitate și nu ar depune o ofertă sau ar coborî prețul lor sub prețul de piață pentru a lua în calcul costurile respectării condițiilor.

(109) Ryanair susține că extinderea sa în Austria a fost împiedicată ca urmare a prezenței cu efect negativ a Austrian Airlines pe piață și capacității acestei întreprinderi de a menține pe o perioadă îndelungată prețuri care nu acoperă costurile. Ajutoarele de stat acordate în beneficiul Austrian Airlines au privat Ryanair de posibilitățile de expansiune și au transferat necesitatea unei adaptări structurale de la Austrian Airlines asupra actorilor de piață cu capacitate concurențială, de exemplu Ryanair. Integrarea Austrian Airlines în rețeaua Lufthansa conduce la începerea curselor către nodurile aeriene Lufthansa din Frankfurt și München, ceea ce generează pericolul de blocare a accesului pe piață cel puțin pe traseele dintre Austria și Germania.

4.4. **Air France/KLM**

(110) Air France/KLM și-a început opinia din 14 aprilie 2009 exprimându-și regretul pentru lipsa unei evaluări detaliate de către Comisie a structurii procesului de vânzare. Air France/KLM afirmă că procedura de la începutul lunii august 2008 reprezenta o privatizare fără ca Austrian Airlines să fi parcurs o restructurare.

(111) […]

(112) Air France/KLM este de părere că restructurarea propusă de Lufthansa nu reprezenta un plan corespunzător, motiv pentru care nu se justifica acordarea de ajutor de stat. În mod suplimentar, ar trebui examinată capacitatea concernului Lufthansa de a realiza aceleași măsuri de restructurare cu fonduri proprii.

(113) Air France/KLM afirmă că procedura de licitație, în forma efectuată, nu a respectat cerințele instituite prin Liniile directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994. Procesul de privatizare inițiat la 13 august 2008 nu a fi fost efectuat în mod transparent și nediscriminatoriu.

(114) Air France/KLM ar fi participat la procesul de privatizare și […]

(115) Prin cererea de ofertă s-a solicitat ofertanților să transmită tuturor acționarilor o ofertă similară la prețul pe care ofertantul era dispus să îl plătească în numerar tuturor acționarilor pentru fiecare acțiune Austrian Airlines, cu achiziționarea acțiunilor la un preț conform legislației aplicabile din Austria.

(116) […]

Prin faptul că Lufthansa nu ar fi transmis o ofertă necondiționată, conform cerințelor, ar fi încălcat condițiile prevăzute la începutul procedurii, iar acceptarea acestei oferte de către ÖIAG ar trebui considerată o dovadă a faptului că procedura a fost viciată.

(117) […]

(118) În ceea ce privește condițiile impuse prin mandatul de privatizare, Air France/KLM susține cu privire la condiția „menținerea unei structuri austriece pentru acționariatul principal" că ar fi fost prevăzute în trecut structuri similare, dar că reglementările s-ar fi modificat între timp. Air France/KLM atrage atenția asupra mandatului acordat Comisiei de către Consiliu pentru a realiza negocieri cu toate statele terțe pentru a asigura conformitatea cu dreptul comunitar a tuturor acordurilor aeriene bilaterale încheiate. Air France/KLM confirmă necesitatea de a verifica mai detaliat situația specială în care se află Austrian Airlines, solicitând însă Comisiei să trateze cu flexibilitate acest aspect, având în vedere că anumite negocieri cu statele terțe erau în desfășurare.

(119) Air France/KLM a declarat că nu ar fi convinsă nici de argumentul că statul austriac ar fi acționat asemenea unui investitor în economia de piață. Prin acceptarea prețului de vânzare rezultat în urma unei proceduri viciate, nu a înstrăinat participația sa la Austrian Airlines în cele mai bune condiții.

(120) După publicarea deciziei guvernului austriac de a acorda subvenția în valoare de 500 milioane EUR, Air France/KLM a comunicat ÖIAG că […].

(121) Air France/KLM pune problema necesității unei verificări a Comisiei pentru a determina dacă Austrian Airlines nu face deja parte din concernul Lufthansa, independent de condițiile aferente achiziționării.

(122) Cu privire la planul de restructurare, Air France/KLM are rezerve asupra posibilității de a considera această subvenție un ajutor pentru restructurare. Air France/KLM nu își exprimă îndoiala față de dificultățile financiare cu care se confruntă Austrian Airlines, ci față de faptul că aceste măsuri ar fi lipsite de forța necesară pentru restructurarea întreprinderii. Măsurile propuse de Lufthansa reprezintă măsuri de natura celor adoptate în contextul achiziționării unei întreprinderi, acestea fiind denumite artificial „plan de restructurare". Măsurile nu constituie un plan ([…]) și nu justifică în niciun caz acordarea de ajutoare de stat. De asemenea, nu s-a demonstrat că Lufthansa nu dispune de posibilitatea de a realiza aceleași măsuri de restructurare cu fonduri proprii.

(123) Air France/KLM atrage atenția că, în condițiile economice actuale, întregul sector al transporturilor aeriene se află sub o presiune intensă, motiv pentru care Comisia trebuie să verifice cu o atenție deosebită compatibilitatea ajutorului planificat de statul austriac pentru a garanta că acest ajutor nu denaturează concurența.

4.5. **NIKI**

(124) NIKI a exprimat în deschiderea observațiilor sale din 31 martie 2009 opinia că ÖIAG nu a acționat asemenea unui investitor în economia de piață, având în vedere că a acceptat un preț negativ pentru participația sa în cadrul Austrian Airlines. De asemenea, prețul de vânzare nu reflecta prețul de piață al Austrian Airlines. Vânzarea a fost asociată unor condiții, de exemplu preț negativ de cumpărare și participarea vânzătorului în întreprinderea achiziționată, situație inacceptabilă în orice caz pentru un investitor în economia de piață.

(125) Cu privire la prețul negativ de cumpărare, NIKI a susținut că Lufthansa a fi achitat în realitate un preț pozitiv de 366 269 EUR și un certificat de recuperare, cu o valoare de 162 milioane EUR pentru ÖIAG, iar subvenția de 500 milioane EUR corespundea unei condiții impuse de Lufthansa, fără a reprezenta un preț negativ de cumpărare.

(126) Conform opiniei susținute de NIKI, în cazul în care ar exista un preț negativ pentru participația ÖIAG (41,56 %), un asemenea preț ar conduce la o valoare de 1,2 miliarde EUR pentru întregul capital de acțiuni (100 %). În baza rapoartelor comerciale ale Austrian Airlines nu poate fi justificat însă un asemenea preț negativ de cumpărare. NIKI menționează în mod suplimentar că, la bursă, cursul cotat al acțiunilor individuale ar reflecta o valoare pozitivă a întreprinderii (cel mai mic curs 2,22 EUR în iulie 2008, iar media pentru un interval de șase luni este de 4,49 EUR).

(127) Cu privire la scenariile alternative, NIKI critică afirmația ÖIAG potrivit căreia aceasta putea acționa de ca și cum ar deține calitatea de acționar unic al Austrian Airlines. NIKI susține că o lichidare structurată ar fi posibilă numai cu o majoritate de 75 %. ÖIAG deține numai 41,56 % din Austrian Airlines. NIKI argumentează în mod suplimentar că Austrian Airlines ar continua activitatea și în caz de insolvabilitate. Planurile sociale reprezintă plăți voluntare care urmează a fi negociate cu reprezentanții angajaților. NIKI estimează costurile planului social în cazul unei lichidări la 5 milioane EUR. În ceea ce privește valoarea estimată a costurilor sociale, NIKI susține că Austria confundă rolul său de acționar cu rolul statului.

(128) Nu pot fi apreciate efectele produse de insolvabilitatea Austrian Airlines asupra cursului acțiunilor și a bonității întreprinderilor Telekom Austria AG, OMV AG și Österreichische Post AG. În opinia sa, aceste întreprinderi nu sunt percepute de opinia publică asemenea unui grup de întreprinderi. Întreprinderile își desfășoară activitatea în sectoare diferite, astfel încât o insolvabilitate a Austrian Airlines nu ar putea să le influențeze negativ.

(129) NIKI se întreabă dacă o soluție similară celei adoptate în cazul Alitalia, care ar conduce la privatizarea unei întreprinderi Austrian Airlines mai mici și mai viabile nu ar conduce la un rezultat pozitiv pentru ÖIAG și nu ar produce efecte concurențiale favorabile.

(130) Cu privire la privatizare, NIKI susține că, prin condițiile referitoare la constituirea unei structuri pentru respectarea intereselor Austriei, la menținerea unei structuri austriece pentru acționariatul principal, precum și condiția Lufthansa de a beneficia de o majorare de capital de 500 milioane EUR pentru Austrian Airlines, s-au produs efecte negative asupra prețului. În opinia sa, statul nu ar trebui să intervină în administrarea unei întreprinderi.

(131) În opinia susținută de NIKI, avantajul selectiv pentru Austrian Airlines și Lufthansa va denatura concurența și schimburile comerciale între statele membre. Lufthansa nu avea calitatea de beneficiar cu posibilitatea de a obține ajutoare acordate de stat, deoarece dispunea de fonduri proprii suficiente. În mod suplimentar, NIKI este de părere că planul de restructurare nu corespunde cerințelor reglementate prin Liniile directoare din 2004. NIKI critică, de asemenea, și faptul că nu există măsuri compensatorii pentru a contracara efectele de denaturare a concurenței produse de ajutor pe piața comună. De asemenea, NIKI consideră că nici reducerea curselor pe distanțe lungi nu ar reprezenta o compensație suficientă.

(132) În mod suplimentar, NIKI nu este convinsă că Austrian Airlines nu a primit în trecut (în ultimii zece ani) niciun ajutor de stat și că a respectat principiul acordării unui singur ajutor. NIKI Menționează o enumerare de măsuri care ar putea reprezenta, în opinia sa, ajutoare de stat: (a) acordarea exclusivă și gratuită a drepturilor de trafic, (b) coordonarea tuturor sloturilor orare în Austria este efectuată de către o întreprindere la care Austrian Airlines deține participații, (c) chirii mai scăzute pentru spațiile din aeroportul din Viena, (d) asumarea riscurilor de către autorități la vânzarea de imobile, (e) tolerarea societăților cu scop unic de natură fiscală ale Austrian Airlines în Guernsey, Insulele Anglo-Normande, (f) majorarea de capital a acționarului public în decembrie 2006 cu 146 milioane EUR și (g) ajutor de salvare în valoare de 200 milioane EUR.

(133) De asemenea, NIKI susține că Austrian Airlines a adoptat activitatea cu normă redusă, iar diferența dintre norma de lucru normală și cea redusă a fost suportată de stat. Este criticat și faptul că, în baza legislației austriece a muncii, Austrian Airlines nu își poate concedia angajații care au acceptat o astfel de normă redusă.

4.6. **Air Berlin**

(134) Opinia Air Berlin din 8 aprilie 2009 corespunde integral opiniei prezentate de NIKI.

4.7. **Robin Hood Aviation**

(135) Robin Hood Aviation susține, în observațiile sale din 8 aprilie 2009, că prețul negativ reprezintă un ajutor de stat, iar acest ajutor de stat denaturează concurența; în mod suplimentar, acest preț contribuie la consolidarea poziției dominante deținute de Austrian Airlines și de Lufthansa pe piața comună, motiv pentru care un asemenea ajutor de stat trebuie considerat incompatibil cu piața comună. În opinia exprimată de Robin Hood Aviation, Austrian Airlines își extinde în prezent capacitatea, contrar planului de restructurare prezentat de către autoritățile austriece. În 2009, Austrian Airlines a preluat rute suplimentare de la Lufthansa, de exemplu ruta Graz–Stuttgart, pe care operează și Robin Hood Aviation. Robin Hood Aviation consideră că Austrian Airlines oferă prețuri foarte mici și competitive pentru rutele sale, posibile doar prin intermediul ajutorului de stat prevăzut.

4.8. **Camera economică a Austriei – Departamentul de transport aerian**

(136) Camera economică a Austriei – Departamentul de transport aerian a subliniat, în observațiile sale din 8 aprilie 2009 semnificația Austrian Airlines pentru Austria, ca centru economic, precum și contribuția acestei întreprinderi la asigurarea unui număr de aproximativ 18 000 de locuri de muncă în aeroportul Viena International. A accentuat importanța deosebită a unei rețele funcționale pentru turism și economia internă.

4.9. **Wien – konkret**

(137) Wien – konkret Medien GmbH (denumită în continuare: „Wien – konkret") susține în observațiile sale din 21 martie 2009 că a depus la 11 noiembrie 2008 o ofertă cu caracter obligatoriu pentru Austrian Airlines în valoare de 10 EUR, mai mare decât oferta transmisă de Lufthansa. La 30 ianuarie 2009, această ofertă a fost majorată la 11 EUR. Wien – konkret nu a fi participat la procedura de licitație.

(138) Și Wien – konkret consideră că ÖIAG nu a acționat ca un investitor în economia de piață. Aceasta susține că cele trei scenarii alternative de care dispunea ÖIAG în opinia sa – (a) o vânzare a acțiunilor la bursă la un curs de 3,90 EUR cu un venit de 142 milioane EUR, (b) oferta remisă de Wien – konkret în valoare de 10 EUR și (c) insolvabilitatea la 0 EUR – ar fi generat costuri mai reduse. Susține de asemenea că nu s-au respectat nici condițiile din mandatul de privatizare (structura principală de acționari austrieci), deoarece Lufthansa este o întreprindere germană.

(139) Wien – konkret afirmă că prețul negativ produce efecte asupra concurenței și că permite Austrian Airlines să ofere prețuri foarte competitive pe piață. În mod suplimentar, subliniază că Austrian Airlines nu a adoptat nicio măsură de restructurare, de exemplu reducerea capacității, diminuarea efectivului de personal și scăderea cheltuielilor de personal. Aceasta susține că ajutoarele de stat pentru sectorul transporturilor aeriene produc efecte negative asupra mediului (emisii de CO_2, zgomotul produs de aeronave).

4.10. **Observații ale persoanelor private individuale**

(140) Considerațiile formulate de 32 de persoane private individuale, transmise în perioada cuprinsă între 11 februarie 2009 și 10 aprilie 2009, au fost în mare măsură similare cu cele exprimate de Wien – konkret.

5. **OBSERVAȚIILE AUSTRIEI CU PRIVIRE LA COMENTARIILE TERȚILOR**

(141) În prima parte a observațiilor prezentate, autoritățile austriece afirmă că procesul de privatizare a fost public și transparent și nu a fost condiționat de respectarea anumitor cerințe. Deși procesul a fost de scurtă durată ca urmare a perioadei reduse de valabilitate a mandatului de privatizare, acesta nu a fost neobișnuit de scurt în comparație cu procese similare.

(142) Nu a existat o diferență de tratament în ceea ce privește ofertanții implicați în proces. Condițiile procedurale au fost identice pentru toate persoanele implicate. În opinia sa, faptul că a fost transmisă o singură ofertă cu caracter obligatoriu se datorează în principal înrăutățirii dramatice a situației economice din sectorul transporturilor aeriene europene pe parcursul procesului de privatizare, participării Air France/KLM și British Airways la alte tranzacții, precum și costurilor ridicate implicate de un transfer la altă alianță pentru alți ofertanți cu excepția Lufthansa.

5.1. **Caracterul adecvat al procesului**

(143) Autoritățile austriece își exprimă surprinderea că Air France/KLM nu cunoștea existența posibilității de a formula o ofertă cu un preț negativ de cumpărare. Conform condițiilor procesuale, formularea unei oferte cu un preț negativ de cumpărare era posibilă în orice moment. În situația în care Air France/KLM ar fi avut rezerve față de admisibilitatea formulării unei oferte cu un preț negativ de cumpărare, ar fi existat numeroase posibilități de a clarifica acest aspect între băncile de investiții sau prin consultarea directă a ÖIAG. Nu s-a procedat însă în acest mod.

(144) Autoritățile austriece confirmă că Air France/KLM au avut posibilitatea, asemenea celorlalți doi ofertanți rămași în cea de a doua etapă a procesului de privatizare, de a formula o ofertă cu un preț negativ de cumpărare.

(145) Autoritățile austriece menționează de asemenea că ÖIAG, cu puțin timp înainte de expirarea termenului de formulare a ofertelor […].

(146) […]

(147) […]

(148) Autoritățile austriece contestă afirmația Air France/KLM potrivit căreia ÖIAG ar fi trebuit dă acorde inițial Austrian Airlines o subvenție de 500 milioane EUR, urmând să permită o privatizare a întreprinderii numai după aceasta. În mod suplimentar, o subvenție anterioară privatizării ar fi necesitat și o investigare din perspectiva normelor referitoare la acordarea de ajutor.

5.2. **Prețul negativ de cumpărare**

(149) Autoritățile austriece contestă argumentul susținut de NIKI potrivit căruia prețul nu reprezenta un preț negativ de cumpărare, ci o condiție. Pentru a decide o achiziționare de acțiuni, ofertantul ar lua în calcul suma tuturor plăților datorate pentru cumpărare. Lufthansa nu a condiționat decizia sa de o cerință fără caracter financiar, ci a oferit pur și simplu un preț negativ de cumpărare.

5.3. **Valoare negativă de piață**

(150) Afirmația din plângerea NIKI în sensul că ar exista un capital propriu pozitiv (economic), cu referire la capitalul propriu menționat în bilanțul consolidat al Austrian Airlines din data de 31 decembrie 2008, este considerată irelevantă de către autoritățile austriece, deoarece indicatorii calculați în baza principiilor de înregistrare contabilă adoptate de IFRS și a normelor de interpretare a acestora au fost calculați la valoarea de piață a unei întreprinderi, cu condiția continuării activității întreprinderii.

(151) Autoritățile austriece fac referire la calculul efectuat de NIKI, potrivit căruia Austrian Airlines ar putea să își desfășoare activitatea după primirea subvenției în valoare de 500 milioane EUR timp de […] ani fără nicio măsură de restructurare, în pofida unui flux anual de numerar negativ de […] EUR, și susțin că această concluzie ar contrazice realitatea economică, deoarece Austrian Airlines ar trebui să dispună în orice moment de posibilitatea de a-și respecta obligațiile scadente de plată. Astfel, afirmația NIKI potrivit căreia valoarea întreprinderii Austrian Airlines nu era negativă nu prezintă relevanță.

5.4. **Scenarii alternative**

(152) NIKI a argumentat că Austrian Airlines și-ar fi continuat activitatea și în caz de insolvabilitate. Autoritățile austriece contestă această afirmație și susțin că o asemenea situație ar încălca dispozițiile legale. În sensul articolului 109 în coroborare cu articolul 106 din Legea privind transportul aerian din Austria, licențele de exploatare ale unui operator de transport aerian trebuie revocate în cazul insolvabilității acestuia. Continuarea activității unui operator de transport aerian de către un administrator al insolvabilității nu ar fi posibilă în lipsa unei licențe de exploatare.

(153) NIKI a susținut că valoarea activelor Austrian Airlines era suficientă pentru a acoperi obligațiile în caz de lichidare, astfel încât ÖIAG nu avea obligația de a acoperi cheltuielile de lichidare. În opinia autorităților austriece, această afirmație se bazează pe presupunerea că valoarea activelor Austrian Airlines depășea valoarea obligațiilor sale cu […] EUR. Această presupunere se referea, în mod evident, la capitalul propriu menționat în bilanțul consolidat la 31 decembrie 2008. În opinia autorităților austriece, acest indicator nu putea fi luat în calcul pentru a formula concluzii cu privire la cheltuielile de lichidare.

(154) NIKI a argumentat și că „acționarul minoritar” ÖIAG nu ar suporta singur costurile unei proceduri de lichidare sau insolvabilitate. Potrivit autorităților austriece, această afirmație nu este justificată. ÖIAG este cel mai mare acționar al Austrian Airlines și exercită controlul asupra acestei întreprinderi, fiind singurul vizat de riscurile economice cu privire la alte participații deținute care ar fi generate de o lichidare în lipsa unor planuri sociale. Acționarii mici și investitorii instituționali, care erau „vizibili” din exterior, nu erau expuși riscurilor de această natură. Din acest motiv, ÖIAG avea obligația de a suporta pe cont propriu costurile aferente planurilor sociale.

5.5. **Planul de restructurare**

(155) Autoritățile austriece contestă argumentele prezentate de NIKI și Air France/KLM în sensul că Lufthansa ar putea avea calitatea de beneficiar al infuziei de capital în valoare de 500 milioane EUR. Această concluzie nu corespunde situației de fapt. Opinia potrivit căreia Lufthansa profita de majorarea de capital a viitoarei sale filiale la încheierea tranzacției, devenind în acest mod beneficiar al (presupusului) ajutor pentru restructurare nu mai era justificată. În opinia autorităților austriece, interpretarea oferită de Air France/KLM nu este adecvată din acest motiv.

(156) Autoritățile austriece contestă afirmația anumitor terți că restructurarea nu ar prevedea măsuri structurale, iar adaptările structurale ar afecta concurenții din acest motiv. Adaptările sub forma unor reduceri de capacitate pentru a ține cont de tendințele previzibile în sectorul cererii ar reprezenta elementul central al planului de restructurare. Austrian Airlines și-ar fi redus deja flota în vara anului 2008 de la 105 la 98 de aparate de zbor, ceea ce a condus la diminuarea capacității sale în domeniul curselor pe distanță lungă cu […]. Presupunerea că Austrian Airlines urmărea o strategie de expansiune pentru cursele pe distanțe scurte și medii era nejustificată.

(157) Autoritățile austriece contestă și argumentul formulat de NIKI în sensul că Austrian Airlines a beneficiat deja în diferite moduri de ajutoare de stat. Presupusele ajutoare nu au făcut obiectul procedurii de verificare, în sensul prevederilor din decizia Comisiei cu privire la inițierea procedurii. Astfel, afirmațiile de această natură erau inadmisibile și irelevante. În orice caz, autoritățile austriece resping decis în acest context afirmația că Austrian Airlines a beneficiat deja de ajutoare de stat. Măsurile menționate nu sunt conforme cu cerințele prevăzute în definiția ajutoarelor în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. Unele dintre aceste măsuri au fost adoptate anterior aderării Austriei la SEE și la UE. Altele nu reprezintă măsuri adoptate de stat, deoarece, de exemplu, aeroportul Viena se află în principal în proprietate privată.

(158) Cu privire la majorarea de capital realizată în 2006, autoritățile austriece susțin că investitorii privați ar fi putut participa în aceleași condiții ca ÖIAG. Majorarea de capital ar fi fost excedentară, iar plasamentele efectuate de investitori privați ar fi condus la suplimentarea acesteia. Pentru a evita o diluare a participației ÖIAG, cota sa de participare la majorarea de capital ar corespunde exact acțiunilor deținute la Austrian Airlines. Această măsură nu ar reprezenta un ajutor. Cu privire la afirmația că Austrian Airlines a adoptat norma redusă de lucru, iar diferența între norma de lucru normală și cea redusă era suportată de către stat, această măsură are aplicabilitate generală. În același mod ar fi aplicabilă cu caracter general protecția conferită de dispozițiile legale din Austria pentru personalul cu normă de lucru redusă.

(159) Autoritățile austriece contrazic argumentele susținute de NIKI care afirmă că acordarea drepturilor de trafic în beneficiul Austrian Airlines ar reprezenta un ajutor de stat. Drepturile de trafic ar rezulta inițial din acordurile aeriene bilaterale. Statele contractante au acordat operatorilor de transport aerian posibilitatea de a exercita drepturi corespunzătoare de trafic în cadrul acordurilor aeriene bilaterale. Astfel, această măsură nu genera costuri în sarcina statului contractant. În mod suplimentar, nu exista nicio piață pentru valorificarea drepturilor de trafic. Drepturile de trafic nu pot fi vândute sau scoase la licitație.

5.6. **Răspunsuri la alte aspecte menționate în opiniile terților**

(160) Poziția deținută de Austrian Airlines în cadrul SCA Schedule Coordination Austria GmbH („SCA GmbH") a fost considerată, de asemenea, problematică în opiniile exprimate de terți. Autoritățile austriece afirmă că SCA GmbH are calitatea de agent de facilități orare sau coordonator în sensul Regulamentului (CE) nr. 793/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare ([28]) pe aeroportul Viena. Activitățile desfășurate de SCA GmbH ar fi prevăzute prin Regulamentul (CE) nr. 793/2004 în asemenea măsură, încât un acționar individual nu ar putea influența sub nicio formă alocarea sloturilor.

(161) Robin Hood Aviation a argumentat că ajutorul de salvare ar fi fost utilizat pentru a finanța o eliminare a concurenței pe traseul Graz-Stuttgart. Autoritățile austriece contestă acest argument.

(162) Autoritățile austriece contestă și afirmația Ryanair în sensul că Austrian Airlines ar oferi în viitor zboruri la prețuri sub cheltuieli, în concurență cu transportatorii low-cost. Aceste afirmații nu sunt justificate de niciun argument. În plus, în opinia autorităților austriece, aceste obiecții ar fi fost examinate în principal de către Comisie în cadrul analizei referitoare la concentrări.

(163) Prin scrisoarea din 22 mai 2009, autoritățile austriece au transmis Comisiei informații suplimentare cu privire la o serie de aspecte.

([28]) JO L 138, 30.4.2004, p. 50.

(164) Cu privire la faptul că ÖIAG ar trebui considerat acționar majoritar al Austrian Airlines, autoritățile austriece arată că ÖIAG deține direct 41,56 % din acțiunile Austrian Airlines și a constituit o asociere cu alți investitori instituționali, care ar deține alte 7,05 % din acțiunile Austrian Airlines. Acordul între investitori ar reglementa un comportament unitar de vot în cadrul adunărilor generale ale Austrian Airlines. 3,45 % din acțiunile Austrian Airlines (care nu conferă drept de vot) ar fi deținute de Austrian Airlines, restul de 47,94 % revenind acționarilor terți.

(165) ÖIAG și membrii asocierii între investitori ar deține împreună 48,61 % din acțiunile Austrian Airlines și ar dispune de 50,34 % din drepturile de vot, deoarece acțiunile deținute de Austrian Airlines nu ar conferi drept de vot.

(166) Autoritățile au explicat în mod suplimentar că acționarii terți nu ar avea obligația de a participa la o vânzare la un preț negativ de cumpărare, deoarece acționarii, în sensul prevederilor legale în domeniul insolvabilității din Austria nu ar trebui să suporte costurile procedurii de insolvabilitate. Pierderea acestora ar fi limitată la pierderea aporturilor de capital sau la prețul de cumpărare achitat de aceștia pentru acțiuni. Din acest motiv, acționarii terți nu ar urma să suporte costurile în cazul insolvabilității sau al lichidării Austrian Airlines și nu ar avea obligația să ia în calcul scenarii alternative.

(167) În mod suplimentar, acționarii terți nu ar avea obligația de a accepta un preț negativ de cumpărare. Din contră, legea cu privire la preluare din Austria prevede pentru tranzacțiile care se referă la transferul controlului asupra întreprinderii că prețul de preluare ar corespunde cursului ponderat al bursei în baza volumului operațiunilor comerciale din ultimele șase luni, fără ca această valoare să corespundă în mod obligatoriu valorii economice a acțiunilor deținute. Pentru determinarea cursului acțiunilor ar putea fi luate în calcul, așa cum este cazul pentru exemplul Austrian Airlines, așteptările pieței cu privire la o preluare, astfel încât rareori acestea ar corespunde valorii fundamentale a întreprinderii.

(168) De asemenea, acționarii terți nu ar avea obligația să se implice în costurile procedurii de lichidare și insolvabilitate și să contribuie la un preț negativ de cumpărare. Acest „fenomen de parazitism" ar reprezenta rezultatul protecției de care s-ar bucura acționarii terți conform legislației austriece în domeniul societăților comerciale și al insolvabilității, precum și în baza cadrului juridic pentru preluările conform legislației europene.

(169) Autoritățile austriece susțin că plata unui preț negativ de cumpărare către ÖIAG ar reprezenta consecința directă a valorii negative a capitalului propriu al Austrian Airlines și, în special, al obligației juridice a ofertantului de a achiziționa participațiile acționarilor terți pentru a dobândi dreptul de proprietate în proporție de 100 %, la un preț care nu ar corespunde valorii economice a operatorului de transport aerian.

(170) În opinia autorităților austriece, ÖIAG s-a comportat ca un investitor rațional privat în economia de piață, prin asumarea întregului preț negativ de cumpărare corespunzător cotei de 100 % din valoarea negativă a capitalului propriu al Austrian Airlines și prețului pozitiv de ofertă prevăzut legal pentru acționarii terți pentru a permite privatizarea integrală a Austrian Airlines.

(171) Autoritățile austriece susțin în mod suplimentar că acționarii terți nu ar fi primit pe parcursul privatizării niciun ajutor de stat, deoarece oferta de preluare nu ar include în primul rând fonduri publice, acestea fiind achitate de către ofertantul câștigător Lufthansa. În al doilea rând, prețul datorat acționarilor terți nu ar fi stabilit de stat, ci ar fi calculat în baza normelor imperative cu privire la calcularea prețului de preluare la transferul controlului asupra întreprinderii conform legii privind preluarea din Austria.

(172) Autoritățile austriece au explicat că, în condițiile legislației austriece, niciun acționar nu ar avea obligația de a suporta costuri sociale în cazul unei insolvabilități. Acestea au afirmat că fondul austriac de acordare a compensațiilor în caz de insolvabilitate, constituit conform legii de garantare a plății salariilor în caz de insolvabilitate ar acoperi următoarele costuri:

— plățile compensatorii prevăzute legal până la o sumă de 6 030 EUR lunar;

— salariile până la o sumă de 8 040 EUR lunar;

— drepturi de pensii, maxim 24 de plăți lunare în temeiul sumei corespunzătoare intrării în drepturi și limitat la 6 000 EUR lunar;

— despăgubiri pentru concedii; și

— indemnizații de concediere.

(173) Fondul nu acoperă plăți compensatorii și salarii lunare care depășesc acest prag. În mod suplimentar, drepturile în baza contractelor colective de muncă sau a planurilor sociale nu ar fi acoperite de acest fond.

(174) […] În acest sens, autoritățile austriece fac referire la o altă estimare a costurilor sociale realizată de Ernst & Young la 12 martie 2009. Această nouă estimare ar menționa costuri sociale 1. ale grupului de întreprinderi Austrian Airlines și 2. ale Austrian Airlines AG și ale Tyrolean Airways. […]

(175) Autoritățile austriece au prezentat și alte informații pentru a determina dacă un holding într-o situație similară cu ÖIAG ar lua în calcul diferențe de curs valutar datorate unei scăderi a bonității și alte pierderi similare.

6. EXISTENȚA UNUI AJUTOR

6.1. Temeiul juridic pentru aprecierea ajutorului

(176) În sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE „sunt incompatibile cu piața comună ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale între statele membre".

(177) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui tip de avantaj acordat direct sau indirect, finanțat prin resursele statului, acordat de statul membru însuși sau de orice organism intermediar care acționează în virtutea competențelor conferite acestuia.

(178) Criteriile prevăzute în articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE sunt cumulative. Pentru a aprecia dacă măsurile notificate reprezintă un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, este necesar să se aprecieze dacă sunt îndeplinite toate condițiile menționate în cele ce urmează: ajutorul financiar

— este acordat de stat sau prin intermediul resurselor de stat;

— favorizează anumite întreprinderi sau sectoare de producție;

— denaturează sau amenință să denatureze concurența; și

— afectează schimburile comerciale între statele membre.

(179) Comisia a efectuat o analiză precisă și temeinică a opiniilor exprimate la inițierea procedurii, precum și a observațiilor Austriei. Comisia a însărcinat și un expert (Moore Stephens) pentru a efectua verificarea informațiilor financiare și a prezumțiilor aflate la baza tranzacției de vânzare.

(180) Moore Stephens a efectuat verificarea la Viena între 23 martie 2009 și 16 aprilie 2009. La efectuarea acestei verificări, expertul a beneficiat de sprijinul autorităților austriece și a avut acces la toate documentele necesare, precum și la baza de date.

(181) În speță, autoritățile austriece au susținut că măsura notificată nu ar reprezenta un ajutor de stat, în primul rând pentru că prețul a fost obținut în urma unei proceduri de vânzare publică, transparentă și nediscriminatorie, reprezentând prețul de piață. Alternativ, acestea au afirmat că măsura notificată nu ar reprezenta un ajutor de stat pentru că ÖIAG s-ar fi comportat asemenea unui investitor din economia de piață într-o situație similară, în măsura în care toate scenariile alternative aflate la dispoziția ÖIAG ar fi implicat costuri mai mari, iar ÖIAG ar fi ales opțiunea cea mai avantajoasă din punct de vedere al costurilor.

(182) Pentru a se asigura că vânzarea nu include niciun ajutor de stat, Comisia trebuie să verifice dacă vânzarea Austrian Airlines s-a realizat la prețul de piață. Comisia a formulat în acest scop anumite principii pentru privatizarea întreprinderilor aflate în proprietatea statului, rezultate de-a lungul anilor din practica decizională în urma evaluărilor cazurilor ([29]). În funcție de împrejurări, ajutorul de stat a fost acordat cumpărătorului sau întreprinderii privatizate.

6.1.1. *Evaluarea prețului de vânzare al Austrian Airlines*

(183) Comisia concluzionează în speță că Austria a acordat ÖIAG un mandat de privatizare în baza căruia ÖIAG urma să organizeze o procedură transparentă și nediscriminatorie de vânzare, dar prin care au fost impuse și o serie de condiții. Din acest motiv nu poate fi exclusă la prima vedere posibilitatea ca tranzacția să includă un ajutor de stat.

(184) În acest sens, Comisia constată că, prin impunerea de către stat, în calitate de vânzător, a unor condiții în sarcina cumpărătorului, acesta conduce la o scădere potențială a prețului de vânzare, renunțând în acest mod la fonduri suplimentare. De asemenea, condițiile pot determina investitorii cu interes potențial să renunțe din start la formularea unei oferte, fiind denaturată în acest mod concurența în cadrul procedurii de vânzare, astfel încât nici oferta cea mai mare transmisă în cele din urmă nu mai reprezintă neapărat valoarea efectivă de piață.

([29]) A se vedea *Al XXIII-lea raport privind politica în domeniul concurenței 1993* (ISBN 92-826-8372-9), punctele 402 și 403.

(185) Prin faptul că statul impune astfel de condiții și acceptă să nu primească cel mai bun preț pentru acțiunile sau elementele patrimoniale aflate în proprietatea sa, statul nu acționează asemenea unui actor în economia de piață, care ar încerca să obțină cel mai bun preț posibil. În schimb, statul optează pentru o vânzare a întreprinderii la un preț sub valoarea de piață. Comisia este de părere că un actor în economia de piață nu ar avea niciun interes economic să impună astfel de condiții, ci ar vinde întreprinderea ofertantului cu cel mai bun preț, acesta urmând să decidă în mod liber asupra viitorului întreprinderii sau al elementelor patrimoniale achiziționate.

(186) În asemenea situație trebuie să se verifice dacă o întreprindere a avut un avantaj economic în urma tranzacției, motiv pentru care punctul 43 al treilea paragraf din Liniile directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994 prevede că întreprinderile „[trebuie] evaluate de un expert independent, care va determina valoarea contabilă (going-concern value) a întreprinderii în condiții normale[…]".

(187) În Hotărârea privind Stardust Marine, Curtea Europeană a declarat că „pentru a examina dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent dintr-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar pentru a evalua raționalitatea economică a comportamentului statului și, astfel, pentru a se abține de la orice evaluare întemeiată pe o situație ulterioară" ([30]). În speță, momentul determinant este reprezentat de ziua (5 decembrie 2008) în care s-a încheiat contractul de vânzare a acțiunilor deținute de ÖIAG la Austrian Airlines, cu o pondere de 41,56 %, către Lufthansa.

Valoarea continuității activității Austrian Airlines

(188) Așa cum s-a arătat, Austria a prezentat o evaluare a valorii capitalului propriu al Austrian Airlines pe baza soluției păstrării independenței la 5 decembrie 2008, realizată de Deloitte pornind de la prezumția continuării activității întreprinderii și cu aplicarea metodei analizei fluxului de numerar actualizat (discounted *cash flow* – „DCF"). În baza acestei evaluări, inclusiv a informațiilor din planul de afaceri, Comisia a avut posibilitatea de a verifica, cu ajutorul expertului independent, dacă prețul achitat de Lufthansa corespunde prețului de piață.

(189) Deloitte a efectuat evaluarea sa DCF în conformitate cu normele profesionale de evaluare din Austria și a utilizat în acest scop planul de afaceri al managementului Austrian Airlines, adaptat ținând cont de modificarea condițiilor economice și a reducerii de costuri asumate de management. Planul de afaceri prezentat la 5 decembrie 2008 are la bază menținerea independenței și nu ține cont de sinergiile potențiale care ar putea fi obținute cu un partener strategic. Planul de afaceri include măsuri de optimizare (de exemplu […]) cu o valoare totală de […] EUR. În mod suplimentar, se pornește de la ideea că […].

(190) Pentru a identifica efectele acestor măsuri asupra fluxului de numerar al Austrian Airlines, Deloitte a utilizat în evaluarea sa următoarele trei faze pentru valoarea netă actualizată a capitalului (net present value, în cele ce urmează „NPV"):

— Etapa I (12/2008–12/2012) ținând cont de planul de afaceri al managementului, după adaptarea de către Deloitte;

— Etapa II (2013–2021) ținând cont de […], pentru a ține cont de acest aspect, precum și prezumând o rată anuală de creștere de […]%; și

— Etapa III (începând cu 2022) ca valoare finală, presupunând că întreprinderea a atins o rată durabilă de creștere pe termen lung de […]% anual.

(191) Comisia constată că prezumțiile pe care se fondează scenariul de bază sunt justificate în această situație distinctă, în special cu privire la […]. În mod suplimentar, vârsta medie a flotei Austrian Airlines este de aproximativ […] ani, ceea ce reprezintă […] în comparație cu concurenții. Inconsistența naturii și a vechimii aparatelor de zbor ale Austrian Airlines rezultă în parte prin preluarea a două firme concurente (Lauda și Tyrolean), flota prezentând în mod suplimentar un grad ridicat de diversitate în comparație cu concurenții de aceeași mărime.. Comisia constată că acești doi factori […] trebuie luați în calcul în scenariul de bază, chiar dacă întreprinderea se confruntă cu dificultăți financiare și ținând cont de semnificația reducerii cheltuielilor pentru restabilirea rentabilității în acest sector.

(192) Tabelul următor oferă o imagine de ansamblu a rezultatelor obținute în urma calculării valorii capitalului propriu. Calculul are la bază scenariul economic prezentat de Austria, care presupune, printre altele, o valoare ponderată a costului capitalului (weighted average cost of capital – WACC) de […]% în etapele I și II, precum și […]% ([31]) în etapa III.

([30]) Hotărârea din 16 aprilie 2002, Cauza C-482/99, *Franța/Comisia* („Stardust Marine"), Rec. 2002, p. I-4397, punctul 71.

([31]) Rata de actualizare pentru calcularea valorii finale (terminal value – TV) este determinată ca diferență între cota WACC aplicată și rata stabilă estimată de creștere pe termen lung (în speță […]).

Tabelul 7

Calcularea valorii întreprinderii Austrian Airlines – scenariu de bază

în milioane euro (*)

	Etapa I					Etapa II	Etapa III
	Dec 2008 Actual	2009 Buget	2010 Buget	2011 Buget	2012 Buget	2013-21 Buget (***)	din 2022 Valoare finală
Venituri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Impozite actualizate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profit net al întreprinderii din care se scad impozite actualizate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Amortizare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Modif. cheltuieli de capital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Modif. capital operațional	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Flux de numerar neangajat (FCF)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…] (**)
NPV etapa I + II + III	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV total	[…]						
NPV pierderi reportate	[…]						
Elemente patrimoniale neoperaționale	[…]						
Valoarea de piață a capitalului total	[…]						
Debite nete	[…]						
Valoarea capitalului propriu	[…]						

Sursa: Raport de evaluare Deloitte din 19 martie 2009.
(*) Diferențe de rotunjire.
(**) Rată de actualizare (a se vedea nota de subsol 31).
(**) Indicatori agregați (a se vedea nota de subsol 32).

(193) NPV cumulat al fluxului de numerar neangajat în etapele I, II ([32]) și III, valoarea pierderilor reportate și valoarea de piață a activelor care nu sunt destinate scopurilor operaționale conduc la o valoare de piață a capitalului total al Austrian Airlines de […] EUR. Valoarea de piață a obligațiilor la 5 decembrie 2008 de […] EUR va fi dedusă din valoarea de piață a capitalului total, astfel încât rezultă o valoare negativă a capitalului propriu de […] EUR.

([32])

Etapa II	2013 Buget	2014 Buget	2015 Buget	2016 Buget	2017 Buget	2018 Buget	2019 Buget	2020 Buget	2021 Buget	Sumă
FCF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
NPV	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(194) Comisia ia la cunoștință că, în condițiile unei cote WACC aplicată ca rată de scont pentru calcularea NPV al fluxului de capital neangajat, a fost avută în vedere o primă pentru riscul de îndatorare de […] puncte de bază pentru datoriile Austrian Airlines. Aceasta rezultă în baza primei de risc aplicată de bănci pentru împrumuturile pentru salvare acordate la începutul anului 2009. Comisia constată că, în decembrie 2009, pentru un Credit Default Swap ([33]) al Lufthansa, era necesară o primă de risc de […] puncte de bază. O primă de risc de […] puncte de bază pare astfel redusă și nu reflectă integral situația de risc în care se află Austrian Airlines.

(195) Expertul Comisiei a verificat calcul efectuat de Deloitte cu o cotă WACC de […] % și […] %. Comisia constată că această cotă WACC aplicată – pentru a reflecta prima de risc care ar putea fi solicitată de acționarii și creditorii Austrian Airlines – determină majorarea semnificativă a valorii negative a capitalului propriu al Austrian Airlines (a se vedea tabelul următor).

Tabelul 8

Analiza sensibilității cotei WACC pentru valoarea capitalului propriu al Austrian Airlines

(milioane EUR)

WACC	Valoarea capitalului propriu	Diferență la valoarea capitalului propriu
[…]% în etapa I și II și […]% în etapa III	[…]	[…]
[…]%	[…]	[…]
[…]%	[…]	[…]

(196) Expertul Comisiei a evaluat în mod suplimentar o combinație a celor mai pesimiste și alta a celor mai optimiste aspecte, precum și efectele acestora asupra valorii capitalului propriu al Austrian Airlines. Expertul a efectuat o evaluare în baza planului de afaceri al Austrian Airlines și a modelului de evaluare aplicat de Deloitte, a identificat cel mai optimist și cel mai pesimist scenariu, ținând seama de o primă pentru riscul de îndatorare care ar fi fost aplicată de piață în opinia sa. Rezultatele acestor analize de sensibilitate sunt prezentate sintetic în tabelul următor.

Tabelul 9

Analiza sensibilității pentru valoarea capitalului propriu al Austrian Airlines

În milioane euro

	Valoarea de piață a capitalului total (1)	Datorii nete (2)	Valoarea capitalului propriu (1) – (2)	Diferență la valoarea capitalului propriu	Diferență la valoarea capitalului propriu în %
Scenariul „cel mai optimist”	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Scenariu de bază (Deloitte)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Scenariul „cel mai pesimist”	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(197) Pentru scenariul cel mai optimist, expertul Comisiei presupune că planul de restructurare are mai mult succes decât a presupus managementul, iar cheltuielile de personal pot fi menținute la o valoare procentuală constantă de […] % din venituri în intervalul 2009 până în 2012. Cota WACC este de […] %. Aceste prezumții conduc la o valoare a capitalului propriu de […] milioane EUR, depășind cu […] milioane EUR sau […]% scenariul de bază calculat de Deloitte.

([33]) Un Credit Default Swap reprezintă un instrument derivativ de credit prin care cumpărătorul swapului trebuie să achite vânzătorului o serie de plăți, cumpărătorul primind în schimb o plată compensatorie în cazul în care un împrumut sau un credit devine neperformant (nu este rambursat).

(198) În cazul scenariului cel mai pesimist, expertul Comisiei pornește de la o creștere mai redusă a cifrei de afaceri, în acord cu estimările PIB-ului pentru piețele țintă ale Austrian Airlines (ceea ce înseamnă […] % creștere în 2011 în loc de […] % și […] % în 2012 în loc de […] %), precum și de la ideea că managementul va putea numai să mențină la un nivel constant cheltuielile materiale și cele de personal în intervalul 2011 până în 2012, fără posibilitatea de adoptare de măsuri destinate reducerii costurilor. Această situație conduce la o valoare a capitalului propriu de […] milioane EUR, ceea ce reprezintă o scădere cu […] milioane EUR sau […] % în comparație cu scenariul de bază.

(199) În acest context, Comisia poate concluziona că valoarea capitalului propriu al Austrian Airlines, presupunând continuitatea activității întreprinderii la data vânzării a fost cuprinsă într-o marjă de […] milioane EUR până la […] milioane EUR, ceea ce corespunde unei medii de […] milioane EUR.

Ponderea din valoarea capitalului propriu pentru care va plăti cumpărătorul

(200) Comisia constată că această valoare a capitalului propriu corespunde unei cote de 100 % din acțiunile la Austrian Airlines. ÖIAG deține numai 41,56 % din aceste acțiuni. În sensul articolului 22 alineatul (2) din Legea privind preluările din Austria, o participație care oferă control direct este o participație directă la o societate care conferă proprietarului peste 30 % din drepturile de vot aferente acțiunilor care asigură un drept permanent de vot. În speță, ÖIAG poate fi considerat acționar care exercită controlul. Nu există niciun alt acționar care să poată fi considerat acționar care exercită controlul sau, cel puțin, acționar minoritar cu minoritate de blocaj (25 % din acțiuni + 1).

(201) Comisia constată că se impune o primă de control care reflectă creșterea valorică asigurată de avantajul oferit de posibilitatea de control, în situația în care valoarea inițială nu reflectă această posibilitate. Acest aspect este confirmat în speță prin faptul că Lufthansa, prin obținerea unei participații care asigură posibilitatea de a controla Austrian Airlines, își asumă întreaga răspundere pentru restructurarea întreprinderii, iar avantajul exercitării controlului nu reprezintă un avantaj, ci mai degrabă o sarcină pentru cumpărător. Comisia este de acord cu opinia autorităților austriece în sensul că un procent de 58,44 % reprezintă o primă negativă de control care trebuie asumată de ÖIAG, în calitate de acționar care exercită controlul, la înstrăinarea acțiunilor sale. Astfel se explică motivul pentru care Lufthansa achită un preț negativ superior în comparație cu 41,56 % din prețul de afacere rentabilă (continuitatea activității).

(202) În mod suplimentar, se pornește de la premisa unei „reduceri în bloc" pentru acțiunile ÖIAG. Această reducere poate fi aplicată pentru a reda efectele negative asupra cursului acțiunilor în cazul în care este oferit simultan spre vânzare un bloc important de acțiuni, piața fiind inundată de ordine de cumpărare, iar cererea insuficientă nu compensează oferta existentă. În speță, participația deținută de ÖIAG la Austrian Airlines reprezintă 36 626 875 din numărul total de 88 134 724 acțiuni. Trebuie avut în vedere și aspectul că numai 47,94 % din capitalul de acțiuni al Austrian Airlines este cotat la bursă. Din acest motiv, este logic că ÖIAG ar accepta un preț mai scăzut pentru a putea vinde acțiunile sale în bloc.

(203) În acest context, Comisia poate concluziona că prețul pentru participația ÖIAG reprezentând 41,56 % corespunde unei cote de 100 % din valoarea capitalului propriu.

(204) În mod suplimentar, Comisia constată, distinct față de argumentele prezentate și de concluziile formulate mai sus, că valoarea pentru 41,56 %, fără a ține cont de prima de control și de reducerea în bloc, ar fi inclusă în marja cuprinsă între […] EUR și […] EUR, ceea ce reprezintă o valoare medie de […] EUR.

Prețul plătit de Lufthansa pentru acțiunile deținute de ÖIAG la Austrian Airlines

(205) Așa cum s-a arătat, prețul plătit de Lufthansa include trei elemente: (a) 366 268,75 EUR (0,01 EUR per acțiune), (b) un certificat de recuperare și (c) o contribuție a ÖIAG de 500 milioane EUR.

(206) Expertul Comisiei a examinat plata posibilă în baza certificatului de recuperare. S-a constatat că certificatul de recuperare ar fi scadent în exercițiul financiar care se încheie în 2011, după semnarea documentelor contabile ale Austrian Airlines. În sensul condițiilor certificatului de recuperare, plata suplimentară maximă posibilă nu poate depăși prețul per acțiune achitat acționarilor minoritari în baza legii privind preluarea din Austria, în măsura în care Lufthansa nu își majorează oferta către acționarii minoritari. Suma maximă care poate fi încasată de ÖIAG se cifrează din acest motiv la 164,1 milioane EUR.

(207) Certificatul de recuperare include două componente: […] ([34])

(208) […]

(209) Expertul Comisiei a verificat raportul întocmit de consultantul ÖIAG, Merrill Lynch, document care a analizat plata posibilă în baza certificatului de recuperare. Moore Stephens a concluzionat că rezultatul la care a ajuns Merrill Lynch pentru estimarea plății în baza certificatului de recuperare are la bază prezumții rezonabile, fiind aplicate tehnici recunoscute și verificate pentru evaluarea pieței de capital.

(210) Distinct de această concluzie, expertul Comisiei a efectuat o analiză a sensibilității pentru a determina valoarea plății în funcție de diferiți […]. Rezultatele sunt prezentate în tabelul următor.

([34]) A se vedea nota de subsol 23.

Tabelul 10

Analiza sensibilității pentru […]

Sensibilitate […]	[…] cumulativ	[…] cumulativ revizuit consolidat	Plată
0,0 %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]

(211) Cu privire la […], calculat în baza […], Comisia constată că, în urma agravării situației pe piața europeană a transporturilor aeriene de pasageri și mărfuri, există riscul ca […].

(212) În temeiul argumentelor prezentate mai sus, se pare că […]. În acest context, Comisia poate concluziona că prețul plătit de Lufthansa corespunde marjei cuprinse între […] milioane EUR și […] milioane EUR, în funcție de valoarea plății în baza certificatului de recuperare (a se vedea tabelul 11).

Tabelul 11

Prezentare generală a prețului achitat de Lufthansa

(milioane EUR)

Preț achitat de Lufthansa pentru acțiunile ÖIAG	Preț maxim	Preț minim
(1) preț pentru acțiunile ÖIAG	[…]	[…]
(2) certificat de recuperare ([…])	[…]	[…]
(3) Contribuția ÖIAG	[…]	[…]
Suma (1) + (2) + (3)	[…]	[…]

Prețul achitat acționarilor minoritari

(213) Cu privire la faptul că Lufthansa va achita pentru acțiunile dispersate un alt preț decât pentru acțiunile ÖIAG, Comisia constată că preluările publice ale întreprinderilor cotate la bursă în Austria sunt reglementate de legea preluărilor, a cărei aplicare este efectuată de către comisia de preluare. Comisia de preluare garantează că acționarii minoritari beneficiază de protecție, iar procedura de preluare este efectuată în interesul societății în cauză și al pieței titlurilor de valoare.

(214) Legea privind preluările impune în sarcina dobânditorului unei cote de peste 30 % din acțiunile societății în cauză să formuleze o ofertă obligatorie pentru toate titlurile de participație ale societății în cauză în termen de 20 de zile de la depășirea pragului (articolul 22 din Legea privind preluările).

(215) În sensul articolului 26 din Legea privind preluările, prețul unei oferte obligatorii sau voluntare pentru obținerea controlului nu poate fi mai mic decât valoarea celei mai mari contraprestații în bani acordate sau convenite de ofertant în ultimele douăsprezece luni anterioare comunicării ofertei pentru acest titlu de participație al societății în cauză; în mod suplimentar, acest preț trebuie să corespundă cel puțin cotației medii la bursă în funcție de volumul operațiunilor comerciale pentru titlul respectiv de participație din ultimele șase luni anterioare datei de remitere a ofertei. Din acest motiv, Lufthansa în calitate de cumpărător al acțiunilor ÖIAG care conferă dreptul de control, are obligația de a transmite tuturor acționarilor o ofertă la cursul mediu ponderat. Comisia constată că ofertantul nu dispune de o marjă de apreciere cu privire la acest preț.

(216) În mod suplimentar, ca urmare a procedurii de licitație publică pentru acțiunile ÖIAG, tranzacția a atras interesul media, motiv pentru care cursul acțiunilor a fost influențat de activitatea de piață și de speculații. Diferența de preț poate fi explicată și prin reducerea de control, aplicabilă pentru participațiile minoritare. Spre deosebire de prima de control, valoarea participațiilor minoritare nu reflectă valoarea aferentă participației care conferă dreptul de control.

(217) În timp ce prețul total achitat ÖIAG este negativ și, conform argumentelor oferite anterior, rezultă în baza unei proceduri de negociere, prețul achitat pentru acțiunile dispersate este stipulat prin lege, este cunoscut dinainte tuturor părților și s-ar cifra în speță la aproximativ 220 milioane EUR.

(218) În consecință, Comisia poate concluziona că prețul pentru acțiunile minoritare are la bază exclusiv obligațiile legale care trebuie respectate de Lufthansa și că, din acest motiv, nu pot fi formulate concluzii cu privire la prețul achitat acționarilor minoritari în raport cu prețul plătit ÖIAG.

Concluzie

(219) În baza explicațiilor de mai sus rezultă că prețul plătit de Lufthansa pentru acțiunile ÖIAG este cuprins într-o marjă între […] EUR și […] EUR. Această valoare va fi comparată cu o „valoare în cazul continuității activității" a Austrian Airlines, cuprinsă într-o marjă între […] EUR și […] EUR, ceea ce reprezintă o medie de […] EUR. Astfel, prețul plătit nu este mai scăzut decât „valoarea în cazul continuității activității". Comisia constată că, chiar dacă prețul plătit reprezintă numai 41,56 % din valoarea întreprinderii, acest preț este foarte apropiat de marja constatată de expert. Din acest motiv, Comisia concluzionează că prețul plătit de Lufthansa a fost cuprins în marja prețului de piață pentru acțiunile vândute de ÖIAG la Austrian Airlines. Astfel, condițiile nu au avut nici un efect asupra prețului de vânzare.

(220) Această concluzie este confirmată prin intermediul unei evaluări calitative a condițiilor menționate mai sus. În sensul argumentelor de mai sus, autoritățile austriece au susținut că respectivele condiții impuse ÖIAG prin mandatul de privatizare nu puteau influența negativ sau într-un alt fel prețul pe care ar fi fost dispus să îl achite cumpărătorii.

(221) Cu privire la obiectivul reprezentat de „garantarea optimă a locurilor de muncă", Comisia este de părere că această cerință reprezintă doar un obiectiv care trebuie atins în funcție de posibilitățile maxime disponibile (obiectiv în cazul celor mai bune eforturi). Comisia constată că această condiție a fost formulată astfel încât să nu fie generat un angajament care să afecteze sau să instituie obligații în sarcina potențialilor cumpărători. În acest context, Comisia concluzionează că această condiție, având în vedere că nu ar reprezenta o povară, fiind clară tuturor cumpărătorilor potențiali ca urmare a formulării documentației de licitație, nu a condus la o scădere a prețului de cumpărare și nu a fost susceptibilă să determine investitorii potențiali să renunțe la formularea unei oferte, astfel încât nu au fost generate pierderi de fonduri pentru stat. Această concluzie este susținută și de argumentul că toate ofertele remise de către ofertanți au fost formulate strict și cu atenție, oferindu-le acestora flexibilitatea de a-și transpune în practică interesele comerciale și orientate către profit ([35]).

([35]) A se vedea în acest sens și Decizia 2008/767/CE a Comisiei.

(222) În mod analog, Comisia constată cu privire la „organizarea unei structuri destinate promovării intereselor austriece locale" că o asemenea entitate are doar caracter consultativ și nu dispune de drepturi decizionale. În mod suplimentar, o asemenea condiție nu a descurajat niciun ofertant […], deoarece […]. Din acest motiv, Comisia poate concluziona că această condiție, având în vedere că nu reprezintă o povară, nu a generat o scădere a prețului de cumpărare și nu a fost susceptibilă să descurajeze potențialii investitori să formuleze o ofertă. Din acest motiv, aceasta nu implică un ajutor de stat.

(223) Cu privire la obiectivul de „menținere a conducerii decizionale în Austria", Comisia constată că toți […] ofertanții și-au manifestat intenția de a menține conducerea decizională în Austria. Având în vedere că această condiție este justificată de logica rezultată din cerința „acționarului principal", reprezentând doar o detaliere a acestei cerințe, Comisia evaluează împreună aceste două condiții.

(224) Cu privire la cerința referitoare la acționariatul principal austriac, Comisia constată că această condiție a fost aplicabilă pentru toți ofertanții și că toți […] ofertanții cunoșteau specificul pieței Austrian Airlines în anumite regiuni, fiind interesați de acesta, manifestând și un interes față de menținerea anumitor drepturi bilaterale de trafic; […] În acest context, Comisia constată că ofertanții intenționau să achiziționeze Austrian Airlines ca întreprindere continuată și nu ca element patrimonial. Ca urmare a particularităților de reglementare și de altă natură ale sectorului transporturilor aeriene, valoarea unei companii aeriene este determinată în mare măsură de bunurile tangibile, de exemplu sloturile și drepturile de trafic aerian. În consecință, menținerea acestor drepturi ar reprezenta un element pozitiv, atât din perspectiva vânzătorului, cât și a cumpărătorului, pentru o potențială conservare a valorii întreprinderii.

(225) Având în vedere aceste aspecte, Comisia poate concluziona că această condiție, precum și cerința de a menține centrala decizională în Austria nu reprezintă o povară, reprezentând în principal condiții comerciale reglementate în fapt pentru menținerea drepturilor bilaterale de trafic cu anumite state terțe, fiind concepute mai degrabă pentru garantarea veniturilor întreprinderii și a valorii Austrian Airlines pentru cumpărătorul potențial, și nu de exemplu pentru a impune niveluri de output sau de investiții. Comisia este de părere că astfel de condiții pot crea probleme din perspectiva compatibilității cu dreptul comunitar, relevanța acestora fiind însă clară și evidentă tuturor ofertanților potențiali, deoarece menținerea drepturilor de trafic este obligatorie. În contextul stadiului actual al dezvoltării pieței internaționale a transporturilor aeriene și a acordurilor bilaterale încheiate cu state terțe, Comisia este de părere că asemenea condiții nu sunt ieșite din comun pentru acest sector.

(226) Comisia constată în mod suplimentar că aceste condiții nu au fost contestate de niciun cumpărător potențial, toți ofertanții încercând să le respecte, chiar dacă au apelat la mijloace diferite în acest scop, […]. În acest context, Comisia concluzionează că nici cerința de menținere a centralei decizionale în Austria și nici cea de a păstra o structură principală de acționari austrieci nu au fost de natură să diminueze prețul de cumpărare sau să descurajeze potențiali investitori să formuleze o ofertă, astfel încât această situație nu a generat o pierdere de fonduri de către stat.

(227) În timp ce asemenea condiții ar fi apreciate în general într-o procedură de licitație ca cerințe care ar putea conduce la o pierdere potențială de fonduri pentru stat, evaluarea calitativă de mai sus a acestei situații speciale confirmă că respectivele condiții, ca urmare a naturii extrem de specifice a industriei transporturilor aeriene, nu au avut niciun efect asupra prețului plătit, contribuind, din contră, la conservarea întregii valori a Austrian Airlines.

(228) Având în vedere acest aspect, Comisia concluzionează că prețul plătit de Lufthansa pentru acțiunile deținute de ÖIAG la Austrian Airlines nu includ un ajutor în beneficiul Lufthansa.

(229) Deoarece Comisia a concluzionat că vânzarea s-a efectuat la prețul de piață, nu este necesară verificarea suplimentară a corectitudinii și a transparenței procesului de privatizare în cadrul acestei investigări a ajutorului de stat.

6.1.2. *Aplicarea testului investitorului în economia de piață*

(230) Concluzia că prețul plătit de Lufthansa pentru acțiunile deținute de ÖIAG la Austrian Airlines corespunde prețului de piață nu exclude posibilitatea acordării unui ajutor chiar către Austrian Airlines. Faptul că a fost plătit un preț de piață pentru o asemenea întreprindere poate garanta că nu va fi acordat un nou ajutor cumpărătorului, dar cumpărătorul nu ar trebui confundat cu întreprinderea vândută la un preț negativ. În sensul jurisprudenței constante a Curții, în cazul în care o întreprindere care a beneficiat de un ajutor ilegal este achiziționată la prețul de piață, ceea ce înseamnă la cel mai mare preț pe care a fost dispus să îl plătească un investitor privat în condiții normale de economie de piață pentru societatea respectivă în situația în care se afla – în special după primirea ajutoarelor de stat, elementul de ajutor de stat a fost calculat la prețul de piață, fiind inclus în prețul de cumpărare ([36]).

([36]) Hotărârea din 21 martie 1991, Cauza C-305/89, *Italia/Comisia* („Alfa Romeo"), Rec. 1991, p. I-6103, punctul 40; Hotărârea din 20 septembrie 2004, Cauza C-390/98, H.J. *Banks*, Rec. 2001, p. I-6117, punctul 77; și Hotărârea din 29 aprilie 2004, Cauza C-277/00, *Germania/Comisia* („SMI"), Rec. 2004, p. I-3925, punctul 80.

(231) În cazul în care o întreprindere este vândută de stat la un preț negativ, vânzarea la prețul de piață nu reprezintă un criteriu suficient pentru a concluziona că statul a acționat asemenea unui investitor în economia de piață și că nu a fost acordat niciun ajutor de stat. Un asemenea investitor în economia de piață ar compara prețul negativ de piață cu costurile generate în sarcina sa în cazul opțiunilor alternative, în speță, de exemplu insolvabilitatea întreprinderii („scenariul insolvabilității"). Autoritățile austriece au argumentat că decizia de vânzare a acțiunilor deținute la Austrian Airlines către Lufthansa la un preț negativ a reprezentat opțiunea disponibilă cu cele mai mici costuri. Celelalte opțiuni au fost reprezentate de lichidarea structurată, scenariul păstrării independenței și scenariul insolvabilității.

(232) În acest sens, Comisia constată că nu este necesară evaluarea în detaliu a scenariilor alternative în prezenta decizie, deoarece toate acestea ar genera costuri mai mari în comparație cu insolvabilitatea.

Scenariul insolvabilității

(233) În cazul unei insolvabilități, obligațiile față de creditorii care beneficiază sau nu de garanții ar trebui acoperite din venitul vânzării elementelor patrimoniale care nu fac obiectul unei rezerve a dreptului de proprietate. În legislația austriacă nu există creditori privilegiați, dar cheltuielile administratorului insolvabilității vor fi acoperite cu caracter prioritar în raport cu toți creditorii care nu beneficiază de garanție. Nici drepturile angajaților nu beneficiază de regim privilegiat, astfel încât acestea sunt acoperite în funcție de cota aplicabilă pentru toți creditorii. În caz de insolvabilitate, probabil că acționarii nu ar fi încasat nicio plată. În schimb, acționarii nu răspund pentru pierderile care depășesc acțiunile lor.

Asumarea de către ÖIAG a tuturor obligațiilor neacoperite pentru a evita efecte negative asupra altor participații pe care le deține

(234) În acest sens, autoritățile austriece susțin că o insolvabilitate a Austrian Airlines ar duce nu numai la scăderea bonității celorlalte participații deținute de ÖIAG (de exemplu OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria etc.), dar și la scăderea bonității altor participații deținute de statul austriac ([…]) În mod suplimentar, acestea afirmă că o asemenea scădere ar produce efecte negative și asupra cursului acțiunilor acestor întreprinderi și ar genera o pierdere masivă cu privire la participațiile ÖIAG, precum și ale Republicii Austria.

(235) Reducerea bonității ar reprezenta, în opinia autorităților austriece, rezultatul lipsei de sprijin din partea societății mamă. Este susținută în mod suplimentar părerea că sprijinul acordat de societatea mamă reprezintă unul dintre factorii principali pentru bonitate. S-au menționat exemple de întreprinderi private, de exemplu bonitatea Bank Austria și a Hypovereinsbank, care ar fi avut de câștigat în urma sprijinului acordat de societatea mamă Unicredit.

(236) Comisia constată în primul rând că o evaluare a bonității unei întreprinderi, indiferent dacă aceasta se află complet în proprietate privată sau publică, nu este influențată doar de sprijinul acordat de societatea mamă, ci și de alți factori. Factorii decisivi pentru bonitate sunt reprezentați de caracteristicile de producție ale întreprinderii, riscul reinvestiției, eficiența operațională și a capitalului, precum și de factori secundari de bonitate, de exemplu dependența față de clienți, diversificarea, situația financiară și profilul general al lichidităților.

(237) În mod suplimentar, exemplele sintetizate în tabelul 1 se referă la o scădere a bonității unei societăți mamă, care a generat o scădere a bonității filialei acesteia. Ca urmare a metodologiei de evaluare a bonității, bonitatea unei filiale nu poate fi mai bună decât cea a societății mamă. În speță, ÖIAG nu dispune de un rating de bonitate.

(238) În mod suplimentar, legea ÖIAG din 26 aprilie 2000 interzice în mod expres consolidarea ÖIAG cu participațiile sale și, în mod suplimentar, obligațiile sale sunt acoperite prin intermediul unei garanții de stat. Prin natura sa, rolul ÖIAG poate fi asimilat mai degrabă celui unui fond de administrare patrimonială și nu celui specific unui holding corespunzător unui concern diversificat. Comisia constată în mod suplimentar că o pondere semnificativă a participațiilor deținute (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) sunt cotate separat la bursa din Viena, fără a fi concentrate în structura unui concern unic, și că majoritatea acestor întreprinderi sunt în proprietatea altor acționari decât ÖIAG. Comisia constată în mod suplimentar că, la evaluarea de către analiști a indicatorilor comerciali de bază ai întreprinderilor precum OMV AG, Österreichische Post sau Telekom Austria, nu este luată în calcul evoluția altor întreprinderi la care ÖIAG deține participații ([37]).

(239) Având în vedere acest aspect, Comisia nu poate fi de acord cu argumentul că insolvabilitatea Austrian Airlines ar produce efecte asupra bonității celorlalte participații deținute și ar determina o depreciere a participațiilor ÖIAG. De asemenea, Comisia nu poate accepta că insolvabilitatea Austrian Airlines ar afecta bonitatea și valoarea altor întreprinderi aflate în proprietatea Republicii Austria.

Asumarea costurilor sociale de către ÖIAG

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) Autoritățile austriece și Austrian Airlines au transmis Comisiei informații despre situațiile în care întreprinderile în proprietate privată și-au asumat voluntar costurile aferente planurilor sociale la lichidarea de sectoare de activitate sau de întreprinderi în Austria.

(244) În temeiul acestor informații, se pare că este o procedură curentă în Austria ca o societate mamă sau un concern să își asume costuri sociale la închiderea unei filiale sau la reducerea capacității de producție în scopul transferului producției în străinătate. Autoritățile austriece au argumentat că aceeași situație ar fi aplicabilă în situația în care societatea mamă sau concernul ar declara insolvabilitatea filialei.

(245) În acest sens, Comisia constată că în situațiile prezentate cu titlu exemplificativ, societatea mamă comercializează în continuare produse cu marca filialei lichidate din Austria, chiar dacă producția sau o parte a acesteia a fost transferată în străinătate. În acest context, Comisia susține că este rezonabil din punct de vedere economic, în cazul unei lichidări structurate a unei filiale, ca societatea mamă să preia obligațiile filialei față de angajații acesteia în baza normelor aplicabile de dreptul muncii în situația în care societatea mamă își menține prezența pe piața respectivă. În speță, ÖIAG s-ar retrage complet de pe piața transporturilor aeriene din Austria în scenariul ipotetic al insolvabilității. Din acest motiv nu pare un argument convingător faptul că un investitor privat (de exemplu un holding de natură exclusiv financiară) într-o situație similară cu ÖIAG ar prelua costurile sociale din considerente legate de imaginea mărcii „Austrian Airlines” (o marcă față de care nu ar mai avea niciun interes).

(246) Comisia constată, de asemenea, că valoarea costurilor sociale ale Austrian Airlines (a se vedea tabelul 2), care ar fi asumate ipotetic de către ÖIAG în caz de insolvabilitate, nu pot fi comparate din aceleași considerente cu exemplele de asumare voluntară a costurilor sociale. Comisia susține în mod suplimentar că valoarea costurilor sociale ale Austrian Airlines în comparație cu costurile sociale asumate voluntar de alte întreprinderi (a se vedea tabelul 4) este foarte ridicată atât cu privire la media plăților individuale, cât și la suma totală.

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

(247) Autoritățile austriece argumentează că ar exista în mod evident o serie de factori care ar influența costurile unui asemenea plan social. Cei mai importanți factori ar fi reprezentați de vechimea angajaților în cadrul întreprinderii și nivelul de salarizare al acestora. În speță, Comisia constată că valoarea costurilor aferente unui plan social în caz de insolvabilitate a unei întreprinderi și la închiderea unui punct de lucru poate diferi de cea aplicabilă la reducerea capacității de producție, situație în care întreprinderea și-ar continua activitatea pe piață.

(248) În acest sens, Comisia este de părere că autoritățile austriece nu au dovedit că insolvabilitatea ar produce un efect negativ suficient asupra imaginii mărcii holdingului ÖIAG, astfel încât acesta din urmă să se considere obligat să acopere voluntar costuri sociale cu o asemenea valoare.

(249) Cu privire la argumentul că ÖIAG ar funcționa în fapt ca societate mamă a Austrian Airlines, Comisia constată că legislația austriacă, în speță legea de organizare și exploatare a ÖIAG [articolul 11 alineatul (2) din legea ÖIAG], interzice constituirea unui grup de întreprinderi între ÖIAG și întreprinderile la care deține participații. În mod suplimentar, ÖIAG nu consolidează în bilanțul său, în scopuri contabile, rezultatele întreprinderilor la care deține participații, așa cum s-ar proceda în situația unui holding privat. Această concluzie este confirmată și de faptul că (i) în scopurile dreptului european în domeniul concurenței, ÖIAG și întreprinderile la care aceasta deține participații nu par să formeze o entitate economică și (ii) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi („Regulamentul CE privind concentrările economice") ([38]), Comisia nu consideră ÖIAG un grup de întreprinderi în scopul calculării pragurilor privind cifra de afaceri.

(250) Pe lângă de presiunea socială și politică care ar conduce la adoptarea unei decizii de aprobare a insolvabilității Austrian Airlines, Comisia își menține opinia exprimată la inițierea procedurii potrivit căreia o decizie a ÖIAG de a-și asuma voluntar costuri cu privire la un plan social în caz de insolvabilitate al Austrian Airlines ar rezulta în urma faptului că ÖIAG este un holding de stat, iar un investitor privat, care deține un holding nu și-ar asuma aceste costuri în condiții similare.

(251) În consecință s-a impus concluzia că, în cazul unei insolvabilități a Austrian Airlines, costurile ÖIAG ar fi egale cu zero.

6.1.3. *Concluzie*

(252) Comisia a ajuns într-adevăr la concluzia că, prin procedura de vânzare, s-a obținut cel mai bun preț de piață pentru Austrian Airlines, dar a constatat și că insolvabilitatea operatorului de transport aerian ar fi reprezentat pentru stat o opțiune mai avantajoasă din punct de vedere al costurilor. Din acest motiv, Comisia consideră că suma cu care prețul negativ depășește cheltuielile de insolvabilitate în sarcina statului și a ÖIAG este considerată finanțare acordată de stat ca ajutor de stat în beneficiul Austrian Airlines. Deoarece cheltuielile de insolvabilitate în sarcina acționarului sunt egale cu zero, ajutorul de stat este reprezentat de valoarea integrală a prețului negativ, cuprins într-o marjă de […] EUR până la […] EUR – cu o valoare maximă a subvenției de […] EUR.

(253) Prețul negativ de cumpărare include fondurile de stat, deoarece acesta este determinat direct de o entitate (ÖIAG) aflată integral în proprietatea statului și controlată de acesta. Aceasta rezultă în baza mandatului de privatizare, prin care guvernul austriac a împuternicit ÖIAG să vândă toate acțiunile sale deținute la Austrian Airlines, motiv pentru care este imputabil statului. Acesta se referă la o întreprindere (Austrian Airlines) care, în special de la liberalizarea transporturilor aeriene, se află în concurență cu alți operatori de transport aerian comunitari. Acesta afectează schimburile comerciale între statele membre, deoarece vizează o întreprindere care își desfășoară activitatea în sectorul transportului între statele membre și denaturează concurența.

(254) Din acest motiv, prețul negativ de cumpărare trebuie considerat ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

7. **COMPATIBILITATEA AJUTORULUI CU PIAȚA COMUNĂ**

(255) După ce Comisia a ajuns la concluzia că prețul negativ de cumpărare reprezintă un ajutor de stat, Comisia trebuie să verifice compatibilitatea acestui ajutor cu piața comună.

(256) În consecință se impune examinarea compatibilității ajutorului cu piața comună în conformitate cu articolul 87 alineatele (2) și (3) din Tratatul CE, în care sunt stipulate excepții de la regula generală a incompatibilității cu piața comună stabilită la articolul 87 alineatul (1).

(257) În speță este avută în vedere numai excepția menționată la articolul 87 alineatul (3) litera (c). În sensul articolului 87 alineatul (3) litera (c), pot fi considerate compatibile ajutoarele care au drept scop facilitarea dezvoltării anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, dacă acestea nu afectează condițiile schimburilor comerciale într-o măsură suficient de mare încât sa fie contrare interesului comun.

(258) În acest sens, cadrul legislativ comunitar aplicabil pentru decizia cu privire la compatibilitatea cu piața comună include Liniile directoare din 2004, precum și Liniile directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994.

([38]) JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

7.1. **Compatibilitatea cu piața comună și posibila încălcare a normelor privind piața unică**

(259) La inițierea procedurii, Comisia a constatat că Austria a acordat ÖIAG un mandat de privatizare prin care au fost impuse o serie de condiții. Pe parcursul procedurii, Comisia a concluzionat că, în condițiile speciale ale acestui caz, condițiile respective nu au fost de natură să exercite o influență negativă sau de orice alt tip asupra prețului pe care cumpărătorii ar fi fost dispuși să îl achite.

(260) La prima vedere, condițiile de vânzare care prevedeau înființarea unei structuri de promovare a intereselor locale ale Austriei și menținerea unei structuri principale de acționari austrieci, precum și cerința de păstrare a centralei decizionale a Austrian Airlines în Austria, ar putea conduce la obiecții în raport cu articolele 43, 49 și 56 din Tratatul CE cu privire la libertatea de stabilire, la libertatea de a presta servicii și la libera circulație a capitalurilor.

(261) Se pune astfel întrebarea în ce măsură va fi avută în vedere de către Comisie o încălcare a normelor privind piața internă la evaluarea compatibilității ajutorului de stat cu piața comună ([39]).

(262) În speță, Comisia a constatat că impunerea condițiilor prin mandatul de privatizare nu amplificau sub nicio formă denaturarea ca urmare a prețului negativ, deoarece condițiile nu exercitau efecte materiale asupra prețului plătit. În speță, condițiile referitoare la acționari și la centrala decizională a întreprinderii sunt asociate acordurilor aeriene bilaterale, iar aplicarea lor în această formă nu conduce la o discriminare între potențialii cumpărători, deoarece fiecare ar avea același interes de continuare pentru a proteja în acest mod activitățile sale posibile. Din acest motiv, condițiile impuse prin mandatul de privatizare nu au generat restricții suplimentare față de cele existente anterior conform acordurilor aeriene bilaterale. Astfel, nu există niciun motiv pentru a lua în calcul o posibilă încălcare a normelor privind piața internă la evaluarea compatibilității ajutorului.

(263) Din acest motiv, Comisia trebuie să aprecieze dacă planul de restructurare este în acord cu prevederile din liniile directoare aplicabile. În sensul principiului de bază (numărul 31 din Liniile directoare din 2004), „acordarea unor ajutoare de restructurare poate fi aprobată numai în cazul în care se poate demonstra că această autorizare a ajutoarelor nu contravine intereselor comunitare. Acest lucru se va putea realiza numai dacă se vor respecta anumite criterii stricte și numai dacă se va dovedi că nu au loc denaturări ale concurenței prin beneficiile care decurg din menținerea activității întreprinderii … și dacă, în principiu, există măsuri compensatorii corespunzătoare în favoarea concurenților".

(264) Ulterior sunt enumerate în liniile directoare diferite condiții în care pot fi acordate ajutoare de restructurare.

7.1.1. *Identitatea și eligibilitatea întreprinderii*

(265) În sensul punctului 13 din Liniile directoare din 2004, „o întreprindere care aparține sau este preluată de un grup de întreprinderi nu este în mod normal eligibilă pentru ajutor de … restructurare, cu excepția cazului în care se poate demonstra că dificultățile întreprinderii sunt intrinsece și nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului și că dificultățile sunt prea serioase pentru a fi rezolvate de către grup. În cazul în care o întreprindere aflată în dificultate creează o filială, respectiva filială, împreună cu întreprinderea aflată în dificultate care o controlează, va fi considerată ca grup și poate primi ajutor în condițiile prevăzute la prezentul punct".

(266) La inițierea procedurii, Comisia a constatat că anumiți reclamanți au argumentat că, în contextul preluării Austrian Airlines de către Lufthansa, Austrian Airlines nu ar putea beneficia de finanțare.

(267) În acest sens, Comisia susține că măsura notificată prevede că Lufthansa preia Austrian Airlines, fără însă ca dificultățile cu care se confruntă Austrian Airlines să fie proporționale cu preluarea planificată. Autoritățile austriece au susținut în mod suplimentar că diminuarea gradului de îndatorare a Austrian Airlines („restructurare financiară") ar reprezenta prețul pe care Lufthansa ar fi dispusă să îl accepte pentru preluare, în urma unei proceduri transparente și deschise de licitație, iar vânzarea nu s-ar efectua în lipsa acestei măsuri.

(268) Comisia constată că deciziile statului austriac cu privire la acordarea finanțării și la acordurile încheiate între ÖIAG și Lufthansa prevăd că Austrian Airlines și nu Lufthansa are calitatea de beneficiar al finanțării acordate, iar finanțarea acordată este înregistrată de Austrian Airlines sub forma unei majorări de capital. Efectul principal al finanțării este reprezentat de supraviețuirea întreprinderii restructurate Austrian Airlines. Comisia constată în mod suplimentar că Austrian Airlines nu a făcut parte din concernul Lufthansa până la finalizarea procesului de vânzare, astfel încât întrebarea cu privire la posibilitatea de viabilizare financiară a Austrian Airlines prin fonduri proprii ale Lufthansa este lipsită de relevanță. Nu există nicio relație specifică de concern între Lufthansa și Austrian Airlines care să aibă la bază cooperarea existentă deja. Din acest motiv, Comisia poate concluziona că Austrian Airlines nu face parte din concernul Lufthansa.

([39]) În sensul jurisprudenței, această situație este întâlnită „dacă modalitățile unui ajutor care include o eventuală încălcare a altor dispoziții contractuale speciale decât cele prevăzute prin articolele 92 și 93 pot fi asociate atât de aproape scopului ajutorului, încât nu pot fi apreciate separat" (a se vedea Hotărârea din 22 martie 1977, Cauza 74/76, *Ianelli&Volpi/Meroni*, Rec. 1977, 557, și Hotărârea din 15 iunie 1993, Cauza C-225/91, *Matra/Comisia*, Rec. 1993, p. I-3203, punctul 41).

(269) Comisia poate concluziona astfel că Austrian Airlines are calitatea de beneficiar al ajutorului.

(270) În cele ce urmează, Comisia trebuie să clarifice dacă Austrian Airlines este eligibilă pentru o restructurare în sensul Liniilor directoare din 2004. Comisia a ajuns deja la această concluzie prin decizia de aprobare a ajutorului de salvare ([40]) și prin decizia de inițiere a procedurii de verificare. Pe parcursul procedurii de verificare, Comisia nu a identificat elemente care să ofere argumente pentru a modifica această apreciere.

(271) În acest sens, Comisia poate concluziona că Austrian Airlines este o întreprindere în dificultate în sensul Liniilor directoare din 2004.

7.1.2. *Restabilirea rentabilității pe termen lung*

(272) Cea de a doua condiție (conform prevederilor de la punctul 35 din Liniile directoare din 2004) menționează că „planul de restructurare, a cărui durată trebuie să fie cât mai scurtă posibil, trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a întreprinderii într-o perioadă de timp rezonabilă și pe baza unor presupuneri realiste privind condițiile viitoare de funcționare".

(273) În continuare, prin Liniile directoare din 2004 (punctul 37) se menționează că „planul trebuie să asigure o cotitură care va permite întreprinderii, după încheierea restructurării, să își acopere toate costurile, inclusiv amortizarea și taxele financiare. Rentabilitatea estimată a capitalul trebuie să fie suficientă pentru a permite întreprinderii restructurate să concureze pe piață pe baza propriilor forțe".

(274) La inițierea procedurii, Comisia a adresat întrebări cu privire la prezumțiile aflate la baza planului de restructurare prezentat. Au fost formulate întrebări cu privire la reducerile de costuri și la sinergii, la care face referire planul, având în vedere că Austrian Airlines și Lufthansa cooperează deja pe scară extinsă.

(275) Cu privire la faptul că Lufthansa și Austrian Airlines cooperează deja în cadrul Star Alliance și având în vedere societatea mixtă existentă, Austria a transmis Comisiei informații care demonstrează că, în cazul unei participări la capital, integrarea întreprinderilor din sectorul transporturilor aeriene este mult mai amplă din punct de vedere economic, ceea ce conduce la o reducere mai importantă de costuri în comparație cu parteneriatele fără participări la capital. Austria se referă la studiile întocmite de experți care demonstrează că reduceri de costuri de aproximativ 1,9 % au fost obținute la parteneriate bazate exclusiv pe coordonare, în timp ce activitățile operaționale comune au permis reduceri de costuri de aproximativ 5,6 % din volumul cheltuielilor totale. O cooperare susținută de o participare la capital ar oferi astfel în mod comparativ o reducere de costuri de aproximativ 11,4 % ([41]).

(276) Comisia afirmă că planul de restructurare are la bază consolidarea avantajelor obținute prin reducerile de costuri și a sinergiilor valorificate prin integrarea operatorului de transport aerian în concernul Lufthansa. Acesta prevede o reducere și o redimensionare a flotei, optimizarea produselor, măsuri de scădere a costurilor și potențiale de sinergie.

(277) […] Comisia constată că planul de afaceri prezentat ulterior de Lufthansa ține cont cât mai mult posibil de înrăutățirea situației pe piața globală a transporturilor aeriene și, în special, pe piețele pe care operează Austrian Airlines în Europa Centrală și de Est. Lufthansa susține că perspectivele s-au agravat semnificativ ca urmare a crizei economice în raport cu planul din octombrie 2008.

(278) Lufthansa afirmă că planul financiar pentru intervalul de cinci ani (2009 – 2013) demonstrează că întreprinderea, atât în „scenariul de bază", cât și în „scenariul realist", precum și în „scenariul pesimist", pe termen scurt și mediu […]. Aceasta estimează […] că Austrian Airlines va putea acoperi amortizarea, cheltuielile de leasing pentru aparatele de zbor, precum și dobânzile din […]. […].

(279) Lufthansa susține că unele dintre măsurile avute în vedere, […]. În opinia Lufthansa poate fi restabilită rentabilitatea pe termen lung a Austrian Airlines numai dacă ar fi posibilă transpunerea în practică a planului modificat de restructurare – la care se adaugă și alte măsuri de reducere a costurilor care vor fi negociate – în forma prevăzută, ceea ce va permite obținerea reducerilor necesare de costuri.

(280) La baza planului de afaceri se află un curs mediu de schimb USD/EUR de aproximativ […] și un preț mediu al petrolului de […] per baril pentru 2009-2013. Se presupune în mod suplimentar că […].

(281) Veniturile din transporturile aeriene pentru 2009 vor […]. În mod suplimentar, planul prevede o […] anuală, în măsura în care se vor restabili piețele operate de Austrian Airlines și sinergiile de profit vor avea rezultat. […] întreprinderea va atinge la veniturile din transporturile aeriene din nou nivelul din […].

(282) […] Pentru nivelurile de încărcare în anii 2008 până în 2010 se estimează […], situație care se va înregistra o anumită îmbunătățire abia începând cu […]. Se estimează și că veniturile medii per pasager-kilometru pentru 2009 vor […].

(283) […] ([42]).

(284) Ca urmare a fuziunii dintre Austrian Airlines și Lufthansa, planul prevede sinergii pentru venituri de […] EUR și sinergii pentru costuri de […] EUR, care ar urma să fie obținute din […].

([40]) A se vedea nota de subsol 8.

([41]) A se vedea nota de subsol 27.

([42]) […]

(285) Sinergiile pentru venituri vor fi obținute în pondere de o treime din […], de o treime din […], iar ultima treime din […].

(286) […]

(287) Cu privire la personal se prevede […]. În prezent, organizația de vânzări a Austrian Airlines include […] angajați, din care […] în Austria. Lufthansa prevede […]. Aceasta înseamnă că […]. În mod suplimentar, planul de restructurare include și o adaptare […], având în vedere că aceste capacități sunt preluate în concernul Lufthansa. Această adaptare ar conduce la […] ([…]). În mod suplimentar sunt planificate modificări mai mici în alte segmente de activitate, astfel că […]. Între finalul lui 2008 și 2013, aceste măsuri vor fi reduse la […].

(288) Cheltuielile extraordinare totale de […] milioane EUR, planificate pentru Austrian Airlines pentru intervalul 2009-2013, includ costuri de […].

Tabelul 12

BIT anterior posturilor extraordinare, 2008-2013, conform estimărilor Lufthansa

(milioane EUR)

EBIT anterior posturilor extraordinare	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(289) EBIT al întreprinderii (prag de rentabilitate operațional) anterior posturilor extraordinare conform calculelor […].

(290) Lufthansa atrage însă atenția că Austrian Airlines suportă anual cheltuieli cu dobânzile de aproximativ […] EUR ca urmare a obligațiilor financiare semnificative care poartă dobânzi, precum și a obligațiilor din pensii. Pragul de rentabilitate va fi atins în […].

(291) Comisia trebuie să aprecieze dacă Austrian Airlines dispune de posibilitatea de a finaliza cu succes restructurarea pe parcursul termenului prevăzut. […]

(292) În temeiul planului actualizat, Austrian Airlines trebuie să dispună de posibilitatea de a-și reduce semnificativ costurile. Această reducere semnificativă a bazei de costuri împreună cu […] ar urma să confere întreprinderii flexibilitatea necesară, precum și capacitatea de adaptare pentru a obține progrese la atingerea obiectivelor.

(293) În acest context, Comisia este de părere că Austrian Airlines ar trebui să dispună de posibilitatea de a finaliza cu succes restructurarea până în 2015. În acest sens, Comisia nu apreciază însă că data transpunerii în practică a programului „Go4Profit” ar trebui considerată începutul procesului de restructurare. Se pare mai degrabă că măsurile adoptate în cadrul programului „Go4Profit” – chiar dacă au condus la o scădere a costurilor în sarcina Austrian Airlines – nu au fost suficiente pentru restructurarea întreprinderii, fiind concepute împreună cu o soluție de păstrare a independenței.

(294) Comisia va verifica în mod suplimentar dacă prezumțiile pe care se bazează planul de restructurare sunt adecvate în condițiile existente și dacă predicțiile și prognozele sunt compatibile cu cerințele liniilor directoare. În Liniile directoare din 2004 (punctul 35) se menționează în acest sens: „Planul trebuie prezentat Comisiei cu toate detaliile pertinente și trebuie să cuprindă, în special, un studiu de piață. Îmbunătățirea viabilității trebuie să derive, în principal, din măsurile interne cuprinse în planul de restructurare; aceasta se poate baza pe factori externi, cum ar fi variații ale prețurilor și ale cererii față de care influența societății comerciale este foarte redusă, dar numai dacă supozițiile despre piață sunt în general acceptate.”

(295) În acest sens, Comisia este de părere că planul de afaceri prezentat în aprilie 2009 include prognoze negative realiste. Prezumțiile cu privire la prețul la carburant, la cursurile de schimb, la intensitatea traficului și la evoluția pieței, care au fost prezentate Comisiei de către Lufthansa, sunt plauzibile, motiv pentru care estimările planului de restructurare cu privire la evoluțiile în sectorul rezultatului de ansamblu al Austrian Airlines, ținând cont de efectele crizei economice asupra sectorului transporturilor aeriene, sunt credibile. Comisia constată că există o probabilitate mai mare ca o întreprindere să fie rentabilă pe termen lung sub controlul unui nou proprietar privat, astfel încât, din acest punct de vedere, vânzarea efectivă reprezintă un aspect principal al procesului de restructurare a Austrian Airlines.

(296) În lumina factorilor menționați mai sus, Comisia este de părere că Austrian Airlines va dispune de posibilitatea de a-și restabili rentabilitatea pe termen lung începând din 2015, conform prevederilor din planul de afaceri 2009-2015. Rentabilitatea va fi restabilită astfel pe parcursul unui interval de restructurare de aproximativ șase ani, considerat de Comisie un interval rezonabil.

7.1.3. *Valoarea contribuției proprii*

(297) Cu privire la valoarea contribuției proprii, liniile directoare din 2004 (punctul 43) prevăd că „este de așteptat ca beneficiarii de ajutor să contribuie semnificativ la planul de restructurare prin resursele proprii, inclusiv din vânzarea de active care nu sunt esențiale pentru supraviețuirea întreprinderii sau din finanțări externe în condiții de piață. O asemenea contribuție este un semn că piețele cred în fezabilitatea restabilirii viabilității. O astfel de contribuție trebuie să fie reală, și anume efectivă, excluzând toate profiturile viitoare estimate, cum ar fi fluxurile de capital, și trebuie să fie cât mai ridicată cu putință." Liniile directoare menționează valoarea contribuției proprii considerate în mod normal adecvată. În cazul unei întreprinderi de mărimea Austrian Airlines, această contribuție trebuie să fie de 50 %. În acest sens, Comisia constată în baza Liniilor directoare din 2004 (punctul 18) că liniile directoare nu aduc atingere niciunei norme specifice privind întreprinderile aflate în dificultate din sectorul în cauză, inclusiv a reglementărilor pentru sectorul transporturilor aeriene.

(298) În acest sens, autoritățile austriece au argumentat că Liniile directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994, reprezentând o lege specială referitoare la ajutoarele de stat acordate operatorilor de transport aerian, nu impun o contribuție financiară proprie cu o anumită valoare. Ulterior, acestea au susținut opinia că cerința ar fi respectată în orice caz și o contribuție financiară proprie de 50 % ar depăși costurile necesare de restructurare.

(299) Autoritățile austriece argumentează că valoarea totală a costurilor de restructurare s-a cifrat la […] EUR, și, având în vedere că ajutorul de stat acordat de Austria este de 500 de milioane EUR, contribuția financiară proprie a Austrian Airlines și a Lufthansa au reprezentat aproximativ […] milioane EUR, ceea ce înseamnă 55,5 % din suma totală.

(300) Informațiile prezentate de Lufthansa prezintă mici diferențe. Lufthansa susține că valoarea totală a costurilor de restructurare s-ar cifra la […] milioane EUR. Având în vedere că fondurile acordate de Austria se cifrează, de asemenea, la 500 milioane EUR, contribuția financiară proprie a Austrian Airlines și a Lufthansa ar fi de aproximativ […] milioane EUR, reprezentând 67 % din suma totală.

(301) Atât Austria, cât și Lufthansa argumentează că Lufthansa ar trebui să reducă datoriile pentru a-și menține cota capitalului propriu în întregul concern la nivelul anterior, având în vedere că gradul de îndatorare al Austrian Airlines l-ar depăși pe cel al Lufthansa. Volumul total al obligațiilor nete ale Austrian Airlines (fără ajutorul de salvare de 200 milioane EUR, care va fi restituit la finalul procesului de preluare), se cifrează la aproximativ […] EUR. După rambursarea parțială cu ajutorul finanțării de 500 milioane EUR, rămân obligații nete de […] milioane EUR. Austrian Airlines este preluată de Lufthansa cu aceste obligații. Aceasta corespunde […]. Diferența față de gradul de îndatorare al Lufthansa, de […], este de […]. EUR. La momentul actual nu este clar încă cum și când se va efectua achitarea datoriilor Austrian Airlines.

(302) În situația în care această sumă este achitată efectiv sub forma unui aport de capital de către Lufthansa către Austrian Airlines, Comisia poate accepta că această sumă reprezintă o contribuție proprie. O preluare exclusivă a datoriilor de la Austrian Airlines și efectul acesteia asupra închiderii conturilor de bilanț a concernului Lufthansa nu ar reprezenta în sine o contribuție proprie. Comisia constată că, dacă acest element nu este luat în calcul cu titlu de costuri de restructurare și de contribuție proprie, se înregistrează sume de […].

(303) Cu referire la pierderile operaționale cumulate ale Austrian Airlines pentru intervalul 2009-2013, menționate în tabelul 12, la suma totală de […] EUR s-a aplicat o rată a dobânzii de 9,7 % în raport cu o valoare a capitalului (NPV) de […] EUR. Comisia poate accepta că această sumă, vărsată de Lufthansa în numerar, reprezintă o contribuție proprie la planul de restructurare.

(304) Cu privire la anumite alte costuri, de exemplu costuri de integrare pentru obținerea efectelor anuale de sinergie ([…] EUR), costuri curente suplimentare de restructurare de la vânzarea din decembrie 2008 ([…] EUR) și costuri de tranzacționare ([…] EUR), Comisia acceptă că acestea reprezintă o componentă a costurilor de restructurare. Acestea sunt suportate de Lufthansa.

(305) În ceea ce privește însă costurile programului „Go4Profit" de […] EUR, Comisia nu este de acord să le considere drept costuri admise, având în vedere generarea acestora înainte de începerea transpunerii planului de restructurare. Aceeași concluzie este aplicabilă pentru costurile mai mari de refinanțare ca urmare a crizei financiare, de […] EUR, evidențiate de autoritățile austriece ca poziții aferente costurilor de restructurare ale Lufthansa; Comisia constată că aceste costuri nu au fost menționate de Lufthansa și că reprezintă cheltuieli normale de exploatare.

(306) În următorul tabel este prezentată evaluarea diferitelor poziții ale costurilor de restructurare sintetizate de Comisie.

Tabelul 13

Costurile de restructurare al Austrian Airlines

Măsură	Opinia Austriei	Opinia Lufthansa	Evaluarea Comisiei
Contribuția ÖIAG pentru reducerea obligațiilor nete	500 milioane EUR 0 % contribuție proprie	500 milioane EUR 0 % contribuție proprie	500 milioane EUR 0 % contribuție proprie
Reducerea gradului de îndatorare la nivelul Lufthansa	[…]	[…]	[…]
Costurile programului „Go4Profit”	[…]	[…]	[…]
Măsuri suplimentare de restructurare inițiate din decembrie 2008	[…]	[…]	[…]
Costurile integrării din perspectiva creării sinergiilor necesare	[…]	[…]	[…]
Costuri de consultanță/tranzacționare	[…]	[…]	[…]
Costuri majorate de refinanțare ca urmare a crizei financiare	[…]	[…]	[…]
Valoarea capitalului (NPV) aferentă pierderilor operaționale cumulate	[…]	[…]	[…]
Suma costurilor de restructurare	[…]	[…]	[…]
Valoarea contribuției proprii	[…] EUR (56 %)	[…] EUR (67 %)	[…] EUR (64 %) […]. EUR (52 %)

(307) În baza argumentelor de mai sus, Comisia a ajuns la concluzia că valoarea totală a costurilor de restructurare se va ridica la aproximativ […] milioane EUR (sau […] EUR în situația în care Lufthansa nu va diminua datoriile Austrian Airlines cu […] EUR), contribuția proprie (asigurată individual sau împreună de Austrian Airlines și/sau de Lufthansa) […] EUR (sau […] EUR). Aceasta corespunde unei cote de 64 % (sau 52 %) din costurile de restructurare. Din acest motiv, Comisia poate concluziona că este respectată în speță cerința asigurării unei contribuții proprii corespunzătoare la costurile de restructurare.

7.1.4. *Ajutorul trebuie să se limiteze la nivelul minim*

(308) La punctul 43 din Liniile directoare din 2004 se afirmă: „Suma și intensitatea ajutorului trebuie să fie limitate la minimul strict al costurilor de restructurare necesare pentru a permite efectuarea restructurării în funcție de resursele financiare existente ale întreprinderii, ale acționarilor sau ale grupului de întreprinderi din care face parte. O asemenea evaluare va ține seama de orice ajutor de salvare acordat anterior”. Comisia este de părere că această condiție este îndeplinită.

(309) Cheltuielile de restructurare se situează, în sensul argumentelor de mai sus, la […] EUR, în timp ce valoarea ajutorului este limitată la 500 milioane EUR. Atât Austria, cât și Lufthansa, au afirmat că suma de 500 milioane EUR reprezintă suma minimă necesară pentru restabilirea rentabilității pe termen lung a Austrian Airlines. În lipsa subvenției care ar urma să fie utilizată la reducerea obligațiilor Austrian Airlines, preluarea întreprinderii de către Lufthansa nu ar fi rentabilă din punct de vedere economic.

(310) În acest sens, Comisia constată că suma de 500 milioane EUR, cu titlu de preț negativ minim pe care Lufthansa a fost dispusă să îl accepte, rezultă în urma unei licitații publice. Comisia constată, de asemenea, că suma în cauză este utilizată exclusiv la reducerea îndatorării excesive a Austrian Airlines, fără să conducă astfel la un exces de lichidități pentru Austrian Airlines.

(311) Comisia apreciază că această sumă este acceptabilă și concluzionează astfel că, în contextul costurilor corespunzătoare, nu este acordat un ajutor excesiv. Ponderea principală a fondurilor destinate restructurării este acoperită de Austrian Airlines și/sau Lufthansa din fonduri proprii.

7.1.5. *Măsuri compensatorii*

(312) Liniile directoare din 2004 (punctul 38) prevăd și că: „Pentru a se asigura că efectele negative asupra condițiilor comerciale sunt reduse la minimum, astfel încât efectele pozitive urmărite să le depășească pe cele negative, trebuie luate măsuri compensatorii. Altfel, ajutorul va fi considerat a contraveni interesului comun și, în consecință, incompatibil cu piața comună.”

(313) În mod suplimentar se menționează că (punctul 39): „Respectivele măsuri pot cuprinde vinderea activelor, reducerea capacității sau a prezenței pe piață și reducerea barierelor la intrarea pe piețele în cauză. Atunci când evaluează dacă măsurile compensatorii sunt adecvate, Comisia ține seama de structura pieței și de condițiile de concurență pentru a se asigura că nicio astfel de măsură nu duce la o deteriorare a structurii pieței …”.

(314) Cu privire la cerința adaptării de măsuri compensatorii adecvate în sensul Liniilor directoare din 2004 și al Liniilor directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994, atât Austria, cât și Lufthansa au argumentat că baza pentru evaluarea măsurilor de evitare a denaturării condițiilor de concurență ar fi reprezentată de punctul 38 alineatul (3) din Liniile directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994, care arată că un program de restructurare trebuie să vizeze reducerea capacităților, în cazul în care restabilirea viabilității financiare și/sau situația de piață impun această necesitate.

(315) Autoritățile austriece și Lufthansa au argumentat că Liniile directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994 impun această cerință, deoarece reprezintă o lege specială în raport cu Liniile directoare din 2004. Această concluzie ar rezulta în baza punctului 18 din Liniile directoare din 2004, care arată că liniile directoare din 2004 nu aduc atingere niciunei norme specifice privind întreprinderile aflate în dificultate din sectorul în cauză. Nici restabilirea viabilității financiare și nici situația de piață nu ar impune măsuri compensatorii care să depășească măsurile deja planificate în cadrul restructurării.

(316) Cu privire la acest argument, Comisia este de părere că situația de piață în speță implică în mod efectiv o reducere suplimentară a capacităților. Comisia nu este de acord cu afirmația că singurii indicatori ai unei capacități excedentare de care ar trebui să țină cont ar fi nivelurile insuficiente de încărcare și/sau retragerea frecventă a operatorilor și lipsa stimulentelor pentru noile intrări pe piață. În acest context, Comisia constată că Austrian Airlines ar fi adoptat începând cu 2006 măsuri de reducere a costurilor și de restructurare în cadrul programului „Go4Profit”, iar acest program nu ar fi restabilit rentabilitatea întreprinderii. Austrian Airlines au înregistrat pierderi în trecut, înregistrează pierderi și în prezent și vor înregistra pierderi și pe termen mediu, astfel încât aceasta trebuie să elimine sau să reducă baza de costuri și capacitățile în sectoarele neprofitabile pe piețele pe care operează.

(317) Punctul 40 din Liniile directoare din 2004 prevede: „Gradul de reducere trebuie stabilit printr-o evaluare de la caz la caz. Comisia va determina amploarea măsurilor necesare pe baza unui studiu de piață anexat planului de restructurare și, acolo unde este cazul, pe baza oricăror altor informații la dispoziția Comisiei, inclusiv cele furnizate de părțile interesate.”

(318) Autoritățile austriece susțin că Austrian Airlines ar fi inițiat din 2006 programul de restructurare „Go4Profit”, prin care ar fi restrâns flota și ar fi renunțat la o serie de curse la mare distanță. Capacitatea pentru cursele la mare distanță ar fi fost redusă cu aproximativ […]. Efectivul de personal ar fi fost redus cu […] locuri de muncă sau aproximativ […], iar flota ar fi fost restrânsă cu […] aparate de zbor.

(319) În acest sens, Comisia constată că programul „Go4Profit” a fost inițiat în 2006 și că a continuat și în 2007. Astfel, acesta nu poate fi considerat un plan de măsuri continue, notificat în decembrie 2008 și modificat în aprilie 2009. În consecință și în baza argumentelor menționate la punctul 293, Comisia poate lua în calcul cu titlu de măsuri compensatorii numai reducerea capacităților efectuată începând cu 2008.

(320) Pe parcursul anului 2008, capacitatea pentru zborurile de linie a fost redusă cu aproximativ […], iar la zborurile charter cu […], ceea ce reprezintă o reducere a capacității în ceea ce privește numărul de locuri - kilometri oferite (ASK), reprezentând în total […] în comparație cu anul precedent.

(321) Planul de restructurate notificat în decembrie 2008 de Lufthansa stipula că […].

(322) În plus, la începutul anului 2009 au fost adoptate alte măsuri de restructurare care au condus la o reducere suplimentară a capacității în cursele de linie (atât prin eliminarea anumitor destinații, cât și prin diminuarea legăturilor) cu […] și în zborurile charter cu […]. Această situație a condus la o reducere a capacității în ASK din 2008 până în 2009 în total de […]. Se reține însă că planul de restructurare are la bază presupunerea că evoluția pieței se va inversa în anul 2010, cu o creștere a capacităților.

(323) Autoritățile austriece au oferit cu titlu de măsură compensatorie ca Austrian Airlines (inclusiv filialele acesteia) să reducă numărul total de locuri - kilometri oferite de la începutul anului 2008 până la 31 decembrie 2010 cu 15 % (baza pentru comparație este reprezentată de numărul total de locuri – kilometri oferite în anul comercial 2007). Este inclusă o reducere semnificativă a volumului de curse charter, ceea ce ar conduce la o scădere a numărul de locuri – kilometri oferite până la finalul anului […] cu […] în comparație cu […].

(324) În mod suplimentar – și în acord cu cerințele Comisiei – creșterea numărului de locuri – kilometri oferite după 2010 va fi limitată la rata medie de creștere identificată pentru operatorii de transport aerian care fac parte din Association of European Airlines; această limitare va rămâne în vigoare fie până la finalul anului 2015 sau până când Austrian Airlines va obține un EBIT echilibrat, dacă acest moment survine înainte de finalul anului 2015.

(325) Pentru a permite Comisiei să verifice respectarea acestei limite maxime pentru creșteri de capacitate, vor fi prezentate anual Comisiei rapoarte cel târziu până la finalul lunii martie din anul următor celui de raportare.

(326) Comisia susține că piața transporturilor aeriene a înregistrat la începutul anului 2009 o scădere semnificativă, dar reducerile de capacitate și limita maximă de creștere ar trebui apreciate pe parcursul întregului interval în care sunt valabile, fiind avut în vedere potențialul unei îmbunătățiri a situației de piață din 2010, care se va manifesta printr-o scădere suplimentară a cotei de piață a operatorului de transport aerian. Comisia afirmă în mod suplimentar că, pe parcursul intervalului restructurării planificate, flota va fi redusă de la 98 aparate de zbor în anul 2008 la […] aparate de zbor în anul 2011. În acest sens, Comisia constată că […].

(327) În mod suplimentar, Comisia consideră că, în ceea ce privește legătura strânsă existentă între ajutorul acordat în contextul vânzării acțiunilor la grupul de întreprinderi Austrian Airlines de către statul austriac și fuziunea dintre Lufthansa și Austrian Airlines, măsurile compensatorii avute în vedere în contextul ajutorului de stat ar trebui apreciate în lumina măsurilor compensatorii propuse în cadrul analizei în curs a concentrării ([43]).

(328) Lufthansa și Austrian Airlines au oferit anumite măsuri compensatorii în cadrul deciziei paralele de verificare a fuziunii, de exemplu aprobarea suplimentară a sloturilor pentru aeroporturile la care și-au epuizat capacitatea, pentru a permite unuia sau mai multor operatori noi să opereze o cursă de legătură concurentă nouă sau suplimentară. În consecință, Lufthansa, Austrian Airlines, precum și filialele acestora se obligă, conform unei proceduri speciale, să pună la dispoziție sloturi ([44]) pe aeroporturile Viena, Stuttgart, Köln, München, Frankfurt și Bruxelles pentru cursele pentru care Comisia a formulat preocupări în materie de concurență ([45]) (denumite în continuare: „legăturile identificate între orașe").

(329) Numărul sloturilor puse la dispoziție trebuie să permită unui nou operator de transport aerian ([46]) să efectueze curse pentru legăturile identificate între orașe cu următoarea frecvență:

— Viena-Stuttgart: până la trei (3) legături pe zi;

— Viena-Köln/Bonn: până la trei (3) legături pe zi, dar nu mai mult de 18 legături săptămânal;

— Viena-München: până la patru (4) legături pe zi;

— Viena-Frankfurt: până la cinci (5) legături pe zi;

— Viena-Bruxelles: până la patru (4) legături pe zi, dar nu mai mult de 24 de legături pe săptămână.

(330) Aceste măsuri compensatorii vor permite pătrunderea la timp și probabilă pe piață sau extinderea întreprinderilor concurente pe traseele vizate, afectând din acest motiv poziția de piață a întreprinderii fuzionate.

(331) Având în vedere argumentele prezentate anterior, Comisia este de părere că, în condițiile speciale ale cazului de față, măsurile compensatorii propuse în cadrul deciziei de verificare a fuziunii, în speță reducerea propusă a capacității, asociată cu limitarea dezvoltării după 2010, evaluate împreună, reprezintă măsuri compensatorii adecvate pentru a preveni denaturările pieței ca urmare a restructurării.

7.1.6. *Condiții și aprobări speciale*

(332) Conform prevederilor de la punctul 46 din Liniile directoare din 2004 și a dispozițiilor de la punctul 40 (teza a doua) din Liniile directoare cu privire la transporturile aeriene din 1994, Comisia poate impune, în mod suplimentar față de măsurile compensatorii, condiții și cerințe pentru a evita denaturarea concurenței prin ajutorul acordat, într-o formă care să aducă atingere interesului comun.

(333) Așa cum s-a arătat, Comisia constată că Republica Austria menține o serie de acorduri aeriene bilaterale cu anumite state terțe în care nu este recunoscută desemnarea comunitară.

(334) Majoritatea covârșitoare a acordurilor aeriene bilaterale cu state terțe includ deja clauza desemnării comunitare, fie în baza negocierilor bilaterale fie în baza unui acord bilateral. În acest sens, având în vedere obligațiile lor juridice comunitare, autoritățile austriece au aprobat denunțarea acordurilor sau renegocierea acestora în baza prevederilor din Regulamentul (CE) nr. 847/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind negocierea și punerea în aplicare a acordurilor de reglementare a serviciilor aeriene dintre statele membre și țările terțe ([47]).

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

([44]) Este vorba despre aprobarea acordată unui operator aerian de a utiliza infrastructura unui aeroport într-o anumită zi și la o anumită oră, în scop de decolare sau aterizare.

([45]) Acestea sunt aplicabile pentru legăturile între următoarele orașe: Viena-Stuttgart, Viena-Köln, Viena-München, Viena-Frankfurt și Viena-Bruxelles.

([46]) Definit ca „orice operator aerian sau operatori aerieni care face sau fac parte din aceeași alianță (cu excepția celor două părți care fuzionează, inclusiv toți operatorii aerieni controlați de aceștia), oferind individual sau în asociere, prin codesharing, servicii de transport aerian noi sau suplimentare, aflate în concurență".

([47]) JO L 157, 30.4.2004, p. 7.

(335) Pe parcursul procedurii de verificare, Comisia a fost atenționată asupra faptului că Austrian Airlines deține 51 % din acțiunile în cadrul Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) În opinia Comisiei, această situație ar putea genera dificultăți, deoarece Regulamentul (CE) nr. 793/2004 ([48]) („Regulamentul UE cu privire la sloturile orare") prevede următoarele (articolul 4): „Statul membru care are în răspundere un aeroport cu facilități orare sau un aeroport coordonat asigură (a) ca pe un aeroport cu facilități orare, agentul de facilități orare să acționeze conform prezentului regulament în mod independent, neutru, nediscriminatoriu și transparent; (b) pe un aeroport coordonat, independența coordonatorului prin separarea funcțională a coordonatorului de orice parte interesată. Sistemul de finanțare a activităților coordonatorilor este astfel conceput încât să garanteze independența acestora; (c) ca activitatea coordonatorului să se desfășoare în conformitate cu prezentul regulament, de o manieră neutră, nediscriminatorie și transparentă."

(337) Comisia este de părere că separarea funcțională înseamnă, între altele, că acțiunea coordonatorului ar trebui să fie independentă în raport cu organismul de gestionare a aeroportului, cu prestatorii de servicii sau cu operatorii de transport aerian, coordonatorul neputând primi instrucțiuni de la aceștia și neavând datoria de a le prezenta raportul. În plus, Comisia consideră că sistemul de finanțare a activităților coordonatorului ar trebui elaborat în așa fel încât coordonatorul să fie independent din punct de vedere financiar de orice parte direct vizată de activitățile acestuia sau având un anumit interes în ceea ce privește aceste activități. Prin urmare, coordonatorul ar trebui să țină conturi și bugete separate și să nu se bazeze doar pe organismul de gestionare a aeroportului, pe un singur prestator de servicii sau pe un singur operator de transport aerian pentru finanțarea activităților sale.

(338) În acest sens, Comisia constată că autoritățile austriece au aprobat ca Austrian Airlines să inițieze o procedură pentru reducerea participațiilor acestora la SCA la 25 % și ca Flughafen Wien AG – care deține în prezent 40 % din participații la SCA – să nu dobândească în urma acestui proces de restructurare pachetul majoritar la SCA. Participația redusă a Austrian Airlines la SCA nu va reprezenta o minoritate substanțială de blocaj în sensul dreptului comercial din Austria. Reducerea trebuie finalizată până la sfârșitul sezonului de planificare al verii IATA 2009. Comisia constată că, în scopul garantării independenței coordonatorului de sloturi, acțiunile trebuie deținute de un terț independent atât față de Austrian Airlines, cât și de Flughafen Wien AG.

([48]) A se vedea nota de subsol 28.

7.1.7. *Principiul „prima și ultima dată"*

(339) La inițierea procedurii, Comisia a constatat că Austrian Airlines a primit un ajutor de salvare aprobat de Comisie. În mod suplimentar, a constatat că nici Austrian Airlines și nici altă întreprindere din cadrul grupului de întreprinderi nu a primit anterior ajutoare de restructurare.

(340) Comisia reamintește că, în baza deciziei cu privire la ajutorul de salvare din 19 ianuarie 2009, ajutorul de salvare (acordat sub forma unei garanții de 100 % pentru un credit în valoare de 200 milioane EUR) este sistat în cazul în care Comisia și-a asumat un punct de vedere definitiv (pe parcursul adoptării acestei decizii) cu privire la procedura de vânzare/planul de restructurare notificat de către autoritățile austriece ([49]).

(341) În mod suplimentar, Republica Austria s-a angajat să nu mai acorde alte ajutoare de salvare sau de restructurare în beneficiul Austrian Airlines sau al unui membru al grupului de întreprinderi Austrian Airlines în termen de zece ani de la acordarea ajutorului de salvare sau de la expirarea intervalului de restructurare,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de restructurare acordat de Austria în beneficiul Austrian Airlines este compatibil cu piața comună, sub rezerva condițiilor și cerințelor prevăzute în articolul 2, conform articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE, în măsura aplicării integrale a planului de restructurare notificat Comisiei.

Articolul 2

(1) Austria adoptă măsurile necesare pentru ca Austrian Airlines să își reducă înainte de finalul anului 2010 capacitatea totală în ceea ce privește numărul de locuri - kilometri oferite (ASK) cu 15 % în raport cu nivelul din ianuarie 2008. În consecință, creșterea capacității Austrian Airlines va fi limitată la media ratei de creștere pentru operatorii de transport aerian care fac parte din Association of European Airlines. Această limită maximă rămâne în vigoare până la finalul anului 2015 sau până când Austrian Airlines obține un EBIT echilibrat (prag de rentabilitate), dacă această situație survine înainte.

(2) Austria adoptă măsurile necesare pentru ca până la 30 septembrie 2009 Austrian Airlines să își reducă la 25 % participațiile deținute la Schedule Coordination Austria GmbH și pentru ca Flughafen Wien AG sau altă parte controlată de Austrian Airlines sau de Flughafen Wien AG să nu dețină un pachet majoritar la Schedule Coordination Austria în urma acestui proces de restructurare.

(3) Austria adoptă măsurile necesare pentru a asigura respectarea condițiilor prevăzute în decizia de fuziune în speța COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines.

([49]) A se vedea considerentul 15.

(4) Austria denunță acordurile aeriene bilaterale care nu conțin clauza cu privire la desemnarea comunitară sau le renegociază conform dispozițiilor din Regulamentul (CE) nr. 847/2004. Austria informează Comisia cu privire la măsurile adoptate pentru a asigura compatibilitatea acestor acorduri cu dreptul comunitar în ceea ce privește recunoașterea desemnării comunitare.

(5) Austria prezintă Comisiei până la 31 decembrie 2009 un raport cu privire la progresele și gestionarea planului de restructurare, precum și cu privire la măsurile adoptate prin care este redusă participația Austrian Airlines la Schedule Coordination Austria GmbH. Austria notifică până la 31 aprilie 2010 demersurile efectuate pentru aplicarea articolului 2 alineatul (4). Austria prezintă Comisiei raporturi anuale cu privire la transpunerea în practică a planului de restructurare, precum și cu privire la ratele de creștere a capacității din fiecare an până în 2015.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Austria.

Adoptată la Bruxelles, 28 august 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte