IV

(Akty, ktoré sa prijali pred 1. decembrom 2009 podľa Zmluvy o ES, Zmluvy o EÚ a Zmluvy o Euratome)

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 28. augusta 2009

o štátnej pomoci C 6/09 (ex N 663/08) poskytnutej Rakúskou republikou v prospech Austrian Airlines – plán na reštrukturalizáciu

[oznámené pod číslom K(2009) 6686]

(Iba nemecké znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2010/137/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]) a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Listom z 11. februára 2009 Komisia oznámila Rakúskej republike svoje rozhodnutie začať konanie v zmysle článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES v súvislosti s predajom podielových akcií Rakúska spoločnosti Austrian Airlines.

(2) 11. marca 2009 Rakúsko oznámilo Komisii svoje pripomienky týkajúce sa začatia konania.

(3) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby k týmto opatreniam predložili svoje pripomienky v priebehu jedného mesiaca po tomto uverejnení.

(4) Komisia dostala pripomienky od zainteresovaných strán. Komisia oznámila Rakúsku svoje vyjadrenie elektronickou poštou z 15. apríla 2009. Rakúsko malo možnosť predložiť pripomienky k uvedenému vyjadreniu. Pripomienky Rakúska dostala Komisia elektronickou poštou z 8. mája 2009.

(5) Na žiadosť Rakúska sa 7. mája 2009 a 18. mája 2009 konali zasadnutia. Na základe týchto zasadnutí boli potom 22. mája 2009 a 18. júna 2009 predložené dodatočné informácie, ktoré Komisia požadovala.

2. OKOLNOSTI

2.1. Základné informácie týkajúce sa preskúmania

(6) Skupina podnikov Austrian Airlines (ďalej len „Austrian Airlines“) sa skladá z troch podnikov: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, sieťovej leteckej spoločnosti založenej v roku 1957, Tiroler Luftfahrt GesmbH (ďalej len „Tiroler Luftfahrt“), regionálnej dcérskej spoločnosti založenej v roku 1978 a Lauda Air Luftfahrt GmbH (ďalej len „Lauda Air“), charterovej spoločnosti založenej v roku 1979. Spoločnosť Austrian Airlines má svoje sídlo vo Viedni a svoju činnosť v oblasti leteckej dopravy vykonáva na leteckých uzloch na medzinárodnom letisku vo Viedni a na letisku v Innsbrucku. Austrian Airlines je členom Star Alliance.

(7) Rakúsko vlastní prostredníctvom štátnej holdingovej spoločnosti Österreichische Industrieholding AG (ďalej len „ÖIAG“) 41,56 % podielových akcií v Austrian Airlines. Spoločnosť ÖIAG je najväčším vlastníkom akcií.

(8) Vzhľadom na problematickú a zhoršujúcu sa finančnú situáciu, v ktorej sa skupina podnikov Austrian Airlines nachádza už niekoľko rokov (pozri rozhodnutie Komisie z 19. januára 2009 o štátnej pomoci NN 72/08, Austrian Airlines – Pomoc na záchranu spoločnosti ([3]), rakúska vláda 12. augusta 2008 udelila privatizačné oprávnenie, na základe ktorého je spoločnosť ÖIAG oprávnená predať všetky svoje podielové akcie spoločnosti Austrian Airlines. Dňa 29. októbra sa toto oprávnenie predĺžilo do 31. decembra 2008.

([1]) Ú. v. EÚ C 57, 11.3.2009, s. 8.
([2]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.
([3]) Zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku..

(9) Dňa 13. augusta 2008 spoločnosť ÖIAG uverejnila oznámenie v rakúskej a medzinárodnej tlači ([4]), prostredníctvom ktorého vyzvala potenciálnych investorov, aby prejavili záujem o získanie podielových akcií ÖIAG v spoločnosti Austrian Airlines. Uchádzači mohli prejaviť záujem do 24. augusta 2008. Svoj záujem oznámilo celkom dvanásť investorov.

(10) 28. augusta 2008 sa potenciálnym investorom oznámilo, že do 12. septembra 2008 je potrebné predložiť plán na prevzatie. Plán mal obsahovať informácie o uchádzačovi, strategický plán týkajúci sa budúcnosti Austrian Airlines, návrh štruktúry transakcie, informácie o plánovanom financovaní a niektoré ďalšie informácie o obsahu zmluvy (zabezpečenie, záruky). Nakoniec boli doručené len tri plány na prevzatie ([5]).

(11) Dňa 16. septembra 2008 boli príslušní traja uchádzači vyzvaní, aby do 21. októbra 2008 predložili svoju konečnú ponuku bez uvedenia obstarávacej ceny a do 24. októbra 2008 svoju konečnú ponuku s uvedenou obstarávacou cenou.

(12) Dňa 21. októbra 2008 predložila spoločnosť Deutsche Lufthansa AG (ďalej len „Lufthansa“) ako jediný uchádzač ponuku vrátane zmluvy a strategického plánu bez uvedenej ceny, ako sa požadovalo. 24. októbra 2008 predložila Lufthansa záväznú ponuku s uvedenou cenou, ktorú bola pripravená zaplatiť za podielové akcie ÖIAG v spoločnosti Austrian Airlines.

(13) Dňa 24. októbra 2008 doručila ponuku aj spoločnosť S7 […] (*) Air France/KLM nepredložila žiadnu ponuku ([6]).

(14) Dňa 3. decembra 2008 transakciu schválila dozorná rada spoločnosti Deutsche Lufthansa AG a 5. decembra 2008 dozorná rada spoločnosti ÖIAG.

(15) Na konci privatizačného postupu Lufthansa ako vybraný uchádzač predložila ponuku týkajúcu sa podielových akcií ÖIAG v spoločnosti Austrian Airlines, ktorú dozorná rada ÖIAG prijala.

(16) Na základe transakcie medzi ÖIAG a Lufthansa sa predpokladá, že:

— Lufthansa zaplatí spoločnosti ÖIAG obstarávaciu cenu vo výške 366 268,75 EUR,

— spoločnosť ÖIAG dostane konsolidačný prísľub ([7]), na základe ktorého môže vzniknúť nárok na ďalšiu platbu do výšky až 162 mil. EUR,

— spoločnosť ÖIAG zaplatí investičnej spoločnosti 500 mil. EUR, ktoré Lufthansa použije na zvýšenie kapitálu spoločnosti Austrian Airlines.

(17) Vo svojom oznámení opatrenia z 21. decembra 2008 na základe právnej istoty zastáva Rakúska republika stanovisko, že predaj sa nespája s poskytnutím štátnej pomoci, pretože cena, ktorá sa vyplatí spoločnosti Austrian Airlines, zodpovedá trhovej cene tohto podniku.

(18) V každom prípade sa preto domnieva, že cena, ktorú zaplatí Lufthansa za štátne podielové akcie v Austrian Airlines, sa nepovažuje za štátnu pomoc, pretože na základe každého alternatívneho scenára by spoločnosti ÖIAG vznikli vyššie náklady.

(19) Preto a s výhradou predchádzajúcich argumentov rakúske orgány uviedli, že pokiaľ Komisia takisto nedospeje k záveru, že sporné opatrenia sa nepovažujú za štátnu pomoc, tiež predložia plán na reštrukturalizáciu Austrian Airlines, aby bola pomoc zlučiteľná s článkom 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES.

(20) 19. decembra 2008 v súvislosti s pomocou na záchranu oznámila Rakúska republika Komisii svoje rozhodnutie poskytnúť skupine podnikov Austrian Airlines pomoc na záchranu vo forme 100 % záruky s cieľom umožniť podniku získať úverové financovanie vo výške 200 mil. EUR. Pomoc na záchranu bola schválená 19. januára 2009.

(21) Podľa rozhodnutia o pomoci na záchranu sa pomoc na záchranu (vo forme štátnej záruky za rámcovú dohodu o úvere) skončí, keď Komisia dospeje ku konečnému stanovisku (konečnému rozhodnutiu) týkajúcemu sa predaja/plánu na reštrukturalizáciu, ktorý predložili rakúske orgány ([8]).

2.2. **Preskúmané opatrenia**

(22) V rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) boli položené otázky,

— či predajná cena za podielové akcie Rakúska v Austrian Airlines zodpovedá trhovej cene,

([4]) *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* a *Financial Times* (európske vydanie).
([5]) Od Air France/KLM, Deutsche Lufthansa a S7 (ruskej leteckej spoločnosti).
(*) Dôverné informácie.
([6]) Pokiaľ ide o stanovisko Air France/KLM týkajúce sa postupu privatizácie, pozri časť 4.4.
([7]) Tri roky od uzavretia alebo najneskôr po predložení finančnej správy za obdobie končiace 31. decembra 2011 získa ÖIAG dodatočné finančné prostriedky vo výške až do 162 mil. EUR. Výška vyplateného príspevku sa vypočíta podľa nasledujúceho vzorca […].
([8]) Pozri rozhodnutie Komisie z 19. januára 2009 o štátnej pomoci NN 72/08, Rakúsko – Austrian Airlines – pomoc na záchranu, odôvodnenie 71.

— či spoločnosť ÖIAG ako investor konala v súlade s trhovými podmienkami, keď prijala negatívnu cenu ([9]), keďže každý alternatívny scenár by spôsobil vyššie náklady a

— či v prípade existencie štátnej pomoci sa táto pomoc považuje za pomoc na reštrukturalizáciu zlučiteľnú so spoločným trhom.

2.2.1. *Trhová cena podielových akcií ÖIAG v Austrian Airlines*

(23) Komisia vyjadrila pochybnosti, či vzhľadom na podmienky súvisiace s predajom cena, ktorú zaplatí Lufthansa za získané akcie, zodpovedá trhovej cene. V privatizačnom oprávnení spoločnosti ÖIAG sa uvádza:

‚Spoločnosť ÖIAG sa oprávňuje privatizovať spoločnosť Austrian Airlines AG, a pritom zachovať štruktúru hlavných akcionárov 25 % a 1 akciu. Cieľom je:

1. zachovať značku „Austrian“;

2. zachovať rozhodovaciu centrálu v Rakúsku;

3. zachovať sieť tratí primeranú miestu a tiež zohľadniť Rakúsko ako hospodárske miesto a miesto na prácu;

4. čo najviac zachovať bezpečné pracovné miesta v Austrian Airlines a na viedenskom letisku a

5. vytvoriť grémium na ochranu rakúskych miestnych záujmov.‘

(24) Cena, ktorá sa vyplatí Rakúsku, sa doplní o doložku o vrátení časti pomoci v prípade návratu podniku k ziskovosti, podľa ktorej Rakúsko získa platby z prípadných ziskov. Komisia si chcela ujasniť tento mechanizmus a jeho hodnotu.

(25) Pri začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti, či sa predaj Austrian Airlines uskutočnil za primeraných podmienok. Komisia tiež uviedla, že nakoniec nebolo možné posúdiť, či podmienky súvisiace s predajom ovplyvnili vyplatenú cenu.

(26) V súvislosti s cenou, ktorú zaplatí Lufthansa, Komisia uviedla, že nakoniec nebolo možné zistiť, či je konsolidačný prísľub vo výške 162 mil. EUR pre Rakúsko primeranou náhradou za nízku cenu za jednu akciu, ktorú je ochotné pri uzatvorení predaja akceptovať, alebo či štát tým, že akceptuje takú cenu za jednu akciu, ktorá je podstatne nižšia ako cena jednej akcie, ktorú vyplatia ostatným akcionárom, v skutočnosti neposkytuje spoločnosti Lufthansa, a tým aj Austrian Airlines štátnu pomoc.

([9]) Negatívne ceny sa uvádzajú v zátvorkách.

(27) Pokiaľ ide o negatívnu cenu, ktorú zaplatí Lufthansa, ako sa tiež uvádza v sťažnosti Air France/KLM, nie je jasné, či všetci uchádzači mali rovnakú možnosť predložiť ponuky na tom istom základe. Takisto nie je jasné, či všetci uchádzači mali dostatok času a informácií na posúdenie finančných aktív určených na predaj. Komisia takisto poznamenala, že cena, ktorú zaplatí Lufthansa za akcie, ktoré získa od štátu, sa odlišuje od ceny, ktorá sa vyplatí ostatným akcionárom (je nižšia).

2.2.2. *Spoločnosť ÖIAG ako investor konala v súlade s trhovým hospodárstvom, pretože každá iná možnosť by spôsobila vyššie náklady*

(28) Rakúske orgány uviedli, že keby ÖIAG nepredala svoj podiel, vyrovnávala by sa s tromi scenármi, ktoré by spôsobili vyššie náklady.

— Likvidácia Austrian Airlines: Spoločnosť ÖIAG by pri kontrolovanej likvidácii Austrian Airlines znášala náklady (podľa odhadov až do výšky […] EUR).

— Vyhlásenie úpadku zo strany Austrian Airlines: ÖIAG by nepodporila Austrian Airlines, čo by spôsobilo platobnú neschopnosť podniku. Priame a nepriame náklady, ktoré by boli vyššie ako čisté náklady na privatizáciu, by potom znášala spoločnosť ÖIAG.

— Reštrukturalizácia Austrian Airlines so zachovaním samostatnosti (takzvané riešenie Stand-alone): Spoločnosť ÖIAG financuje reštrukturalizáciu Austrian Airlines, aby si Austrian Airlines mohla zachovať svoju samostatnosť (takzvané riešenie Stand-alone).

(29) Komisia pri začatí konania vyjadrila pochybnosti, či možnosť, ktorú si vybral štát, je konaním investora, ktorý koná v súlade s trhovým hospodárstvom. Komisia nemala k dispozícii dostatok informácií o tom, či by okrem likvidačných nákladov, ktoré by vznikli v prípade zrušenia podniku, musela ÖIAG znášať aj náklady a straty, ktoré by vznikli v prípade vyhlásenia úpadku. Takisto nemala k dispozícii dostatok informácií na posúdenie možnosti na zachovanie samostatnosti.

(30) Komisia uviedla, že vo všeobecnosti nesúhlasí s tým, že jeden vlastník akcií je automaticky povinný znášať náklady vyplývajúce z platobnej neschopnosti alebo likvidácie podniku. Zdá sa, že obavy týkajúce sa sociálnych a hospodárskych následkov, ktoré by vznikli, keby ÖIAG nepodporila Austrian Airlines, vyplývajú zo skutočnosti, že ÖIAG je štátna holdingová spoločnosť. Komisia ďalej poznamenala, že základom pre argumenty rakúskych orgánov je skutočnosť, že cena, ktorú zaplatí úspešný uchádzač, je najvyššia možná cena.

2.2.3. *Predložený plán na reštrukturalizáciu Austrian Airlines*

(31) Keďže Komisia dospela k záveru, že nie je možné vylúčiť poskytnutie štátnej pomoci, je potrebné preskúmať plán na reštrukturalizáciu podľa uplatniteľného práva, konkrétne podľa usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach ([10]) (ďalej len „usmernenia z roku 2004“), ako aj oznámenia Komisie o uplatňovaní článku 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v leteckej doprave ([11]) (ďalej len „usmernenia o leteckej doprave z roku 1994“).

(32) V uvedených usmerneniach sa uvádzajú rôzne podmienky na poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu. Komisia pri začatí konania vyjadrila pochybnosti, či boli splnené podmienky týkajúce sa oprávnenosti podniku, obnovenia dlhodobej životaschopnosti, výšky pomoci, kompenzačných opatrení a výšky príspevku z vlastných zdrojov.

3. STANOVISKO RAKÚSKA

(33) Rakúske orgány uviedli svoje pripomienky, základné informácie o procese privatizácie a jeho opis. Uvádza sa v nich, že proces privatizácie bol v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva otvorený a úplne zverejnený a so všetkými uchádzačmi sa vo všetkých fázach procesu privatizácie zaobchádzalo rovnako. Proces privatizácie sa síce uskutočnil v krátkom čase, rakúske orgány sa však domnievajú, že všetci uchádzači mali dostatok času na predloženie všetkých potrebných informácií a na základe týchto informácií mohli vypracovať konečnú ponuku.

3.1. **Podmienky stanovené pri privatizácii**

(34) V súvislosti s podmienkami týkajúcimi sa privatizačného oprávnenia rakúske orgány rozlišujú „ciele najväčšieho úsilia“:

i) zachovať sieť tratí primeranú pre Rakúsko a

ii) čo najviac zachovať pracovné miesta

a „záväzné ciele“:

iii) zachovať značku Austrian;

iv) zachovať rozhodovaciu centrálu v Rakúsku;

v) vytvoriť grémium na ochranu rakúskych miestnych záujmov;

vi) zachovať rakúsku štruktúru hlavných akcionárov 25 % a 1 akciu.

([10]) Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2.
([11]) Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5.

(35) Rakúske orgány ďalej uvádzajú, že žiadny uchádzač nikdy nespochybnil, že uvedené ciele je možné realizovať, ani neargumentoval, že tieto ciele sú „*podmienky*“, ktoré ovplyvňujú obstarávaciu cenu.

(36) Komisia vo svojom rozhodnutí týkajúcom sa začatia konania vo veci formálneho zisťovania v súlade so svojou rozhodovacou praxou ([12]) uviedla, že v súvislosti s cieľmi i) zachovať sieť tratí primeranú pre Rakúsko a iii) zachovať značku Austrian je možné konštatovať, že tieto podmienky nemajú negatívny vplyv na obstarávaciu cenu.

3.1.1. *Maximálne možné zachovanie pracovných miest*

(37) Rakúske orgány uvádzajú, že táto podmienka nemá byť podnetom na pochybnosti. Zmluvné dokumenty, ktoré spoločnosť ÖIAG predložila uchádzačom, neobsahovali žiadne uvedené záväzky. Poukázali na skutočnosť, že Komisia vo svojej rozhodovacej praxi uvádza, že nediskriminačné podmienky, na základe ktorých majú kupujúci zachovať pracovné miesta, sú prípustné ([13]). Akýkoľvek vplyv na obstarávaciu cenu je vylúčený, pretože ide len o nediskriminačné právne nezáväzné ustanovenie o najväčšom úsilí ([14]).

3.1.2. *Zachovanie rozhodovacej centrály v Rakúsku*

(38) Cieľom stanoveným v privatizačnom oprávnení bolo zachovanie rozhodovacej centrály spoločnosti Austrian Airlines v Rakúsku. Rakúske orgány uvádzajú, že podmienkou na získanie prevádzkovej licencie je, aby sa registrované sídlo nachádzalo v členskom štáte, v ktorom bola prevádzková licencia vydaná ([15]). Ak by sa centrála alebo registrované sídlo spoločnosti Austrian Airlines premiestnilo mimo Rakúska, spôsobilo by to stratu prevádzkovej licencie. Podľa právnych predpisov Spoločenstva (nariadenie (ES) č. 1008/2008) a rakúskych právnych predpisov (zákona o leteckej doprave) by spoločnosť Austrian Airlines preto nemohla ďalej vykonávať leteckú prepravu ([16]).

([12]) Rozhodnutie Komisie zo 17. septembra 2008 vo veci štátnej pomoci N 321/08, N 322/08 a N 323/08, Grécko – predaj určitých finančných aktív patriacich spoločnosti Olympic Airlines/Olympic Airways Services, zatiaľ nezverejnené v úradnom vestníku, odôvodnenia 59, 184 a 185, a rozhodnutie Komisie z 12. novembra 2008 vo veci štátnej pomoci N 510/08, Taliansko – Alitalia (Ú. v. EÚ C 46, 25.2.2009, s. 6, odôvodnenia 29, 123 a 124).
([13]) Rozhodnutie Komisie 2000/628//ES z 11. apríla 2000 o poskytnutí štátnej pomoci Talianskom Centrale del Latte di Roma (Ú. v. ES L 265, 19.10.2000, s. 15, odôvodnenie 91); rozhodnutie Komisie 2001/798/ES z 13. decembra 2000 o štátnej pomoci, ktorú poskytlo Nemecko v prospech SKET Walzwerktechnik GmbH [štátna pomoc C 70/97 (ex NN 123/97)] (Ú. v. ES L 301, 17.11.2001, s. 37).
([14]) Rozhodnutie Komisie 2008/628/ES z 2. apríla 2008 vo veci štátnej pomoci C 41/07 (ex NN 49/07) Rumunska v prospech podniku Tractorul (Ú. v. EÚ L 263, 2.10.2008, s. 5, odôvodnenie 44).
([15]) Článok 4 písm. a) spolu s článkom 3 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).
([16]) Rozhodnutie Komisie z 12. novembra 2008 vo veci štátnej pomoci N 510/08, Taliansko – Alitalia (Ú. v. EÚ C 46, 25.2.2009, s. 6, odôvodnenie 125).

(39) Zachovanie rozhodovacej centrály v Rakúsku je nevyhnutné takisto v rámci bilaterálnych dohôd o leteckej doprave: platnosť dohôd závisí od platnej prevádzkovej licencie. Na pokračovanie obchodnej činnosti Austrian Airlines je preto nevyhnutné zachovať rozhodovaciu centrálu Austrian Airlines v Rakúsku.

(40) Rakúske orgány uvádzajú, že v prípade predchádzajúcich zlúčení v oblasti leteckej dopravy – SWISS/Sabena a Air France/KLM – sa použili porovnateľné modely na získanie prevádzkovej licencie. Modelom je preto v tejto oblasti známa a prijatá štruktúra. V súvislosti so zákonnými rámcovými podmienkami žiadny uchádzač o Austrian Airlines nespochybnil skutočnosť, že je potrebné zachovať rozhodovaciu centrálu v Rakúsku, takže táto skutočnosť bola príslušne zohľadnená v plánoch na prevzatie a neovplyvnila obstarávaciu cenu.

3.1.3. *Zachovanie rakúskej štruktúry hlavných vlastníkov akcií 25 % a 1 akcia*

(41) Rakúske orgány poukázali na skutočnosť, že táto podmienka sa zakladá na požiadavkách bilaterálnej dohody o leteckej doprave v súlade s rakúskymi právnymi predpismi.

(42) Zachovanie práva na štart, pristátie a trasu v rámci bilaterálnych dohôd o leteckej doprave závisí v mnohých prípadoch od vykonávania základných vlastníckych práv a samotnej kontroly osobami určitej národnosti. V prípade leteckej spoločnosti zaregistrovanej v Rakúsku základné vlastníctvo znamená, že väčšinovými vlastníkmi leteckej spoločnosti musia byť rakúski štátni príslušníci alebo rakúske podniky, aby bilaterálne dohody o leteckej doprave boli ďalej platné. Ak nie je splnená podmienka rakúskeho väčšinového vlastníctva, tretia krajina môže odobrať právo na štart, pristátie a trasu.

(43) Podľa článku 9 ods. 2 zákona o ÖIAG je potrebné, aby ÖIAG v rámci svojej správy podielových akcií zachovala každý vplyv, ktorý jej umožní na základe vlastníctva 25 % a 1 akcie základného imania s hlasovacím právom alebo na základe práv alebo zmlúv s tretími stranami spolurozhodovať o záveroch valného zhromaždenia, ktoré podľa zákona o akciových spoločnostiach vyžadujú minimálne trojštvrtinovú väčšinu.

(44) Na základe privatizačného oprávnenia sa mala ÖIAG rozhodnúť, či zníži svoj podiel v Austrian Airlines na 25 % a 1 akciu alebo od uchádzačov prijme štruktúru transakcie, ktorá zaručuje rakúsku štruktúru hlavných vlastníkov 25 % a 1 akciu. Preto boli uchádzači v rokovaniach vyzvaní, aby navrhli uvedené štruktúry transakcií. Žiadny uchádzač nepredložil zásadné námietky proti uvedenej štruktúre.

(45) Ak by Austrian Airlines prevzala zahraničná spoločnosť, podľa Rakúska by sa zrušili niektoré bilaterálne dohody a Austrian Airlines by tak stratila práva na štart a pristátie, ako aj právo na trasu, ktoré sú ustanovené v týchto dohodách podľa medzinárodného práva. Na základe obchodného modelu Austrian Airlines, ktorý sa zakladá na dopravných trasách do krajín mimo Spoločenstva v strednej a východnej Európe, krajín Stredného východu a Strednej Ázie, majú uvedené bilaterálne dohody zásadný význam.

(46) Keďže privatizačné oprávnenie predpokladalo predaj celého podielu ÖIAG, ÖIAG len na základe štruktúry transakcie, ktorú navrhli všetci uchádzači (iba v Rakúsku registrovaný súkromný fond), predala svoje podielové akcie spoločnosti Austrian Airlines, a tým pre túto leteckú spoločnosť zachovala cenné dopravné práva a mohla dokončiť úplnú privatizáciu. Rakúske orgány sa domnievajú, že podmienka rakúskej štruktúry hlavných akcionárov bola nevyhnutná na zachovanie hlavných práv a nemala žiadny vplyv na obstarávaciu cenu. Riešenie prijaté na vyriešenie tohto problému je neutrálne, pokiaľ ide o náklady.

3.1.4. *Vytvorenie grémia na ochranu rakúskych miestnych záujmov*

(47) Rakúske orgány uvádzajú, že uvedené grémium, ktoré sa nezúčastňuje na rozhodovaní Austrian Airlines, je v súčasnosti v tejto oblasti bežné grémium, proti ktorému Komisia v podobných prípadoch nikdy nepredložila námietky ([17]). Vplyv na obstarávaciu cenu nie je možný, keďže uvedené grémium má len poradný charakter a nemá žiadny právny ani faktický vplyv na podnik. Predovšetkým toto grémium nemá právo veta ani spolurozhodovania. Okrem toho, v procese privatizácie žiadny z uchádzačov neoznačil požiadavku takého grémia za problematickú.

3.2. **Obstarávacia cena zodpovedá trhovej cene**

(48) Rakúsko sa domnieva, že obstarávacia cena je výsledkom procesu privatizácie, ktorý sa uskutočnil v súlade s požiadavkami XXIII. správy Komisie o politike hospodárskej súťaže ([18]) a tiež usmernení z roku 1994. Podielové akcie ÖIAG v Austrian Airlines sa na konci súťažného konania predali uchádzačovi, ktorý predložil najvyššiu ponuku.

(49) Rakúske orgány uvádzajú, že v súčasnej hospodárskej situácii bolo možné dosiahnuť iba negatívnu obstarávaciu cenu.

([17]) V rámci fondu, ktorý vznikol pri zlúčení Swissair/Sabena (rozhodnutie Komisie 95/404/ES), sa zriadila správna rada, ktorej udelili operatívne právomoci.

([18]) *Pozri XXIII. správu o politike hospodárskej súťaže 1993* (ISBN 92-826-8372-9), body 402 a 403.

(50) Okrem akcií, ktoré Lufthansa získa od štátu, by táto spoločnosť chcela získať aj akcie, ktoré sú vo vlastníctve ďalších akcionárov, aby získala kontrolu nad celým podnikom. Cena akcií vo vlastníctve ďalších akcionárov by sa pri uvedenej ponuke na prevzatie stanovila právnou cestou podľa rakúskeho zákona o prevzatí podniku (Übernahmegesetz).

(51) Rakúske orgány sa domnievajú, že ocenenie podielových akcií štátu je potrebné posudzovať vzhľadom na celkovú obstarávaciu cenu transakcie, ktorá je výsledkom obstarávacej ceny, ktorú dosiahla ÖIAG v ponukovom konaní, a nákladov na prevzatie vlastníctva ďalších akcionárov podľa právnych predpisov. Podľa rakúskeho zákona o prevzatí musí obstarávacia cena zodpovedať minimálne priemernej, na základe obchodovaných objemov váženej, burzovej cene daného podielového cenného papiera za posledných šesť mesiacov pred dňom oznámenia zámeru predložiť ponuku ([19]). Cena, ktorú Lufthansa ponúkla ďalším akcionárom, je 4,49 EUR a zodpovedá tak podmienkam rakúskeho zákona o prevzatí.

(52) Rakúske orgány sa domnievajú, že cena uvedená v ponuke na prevzatie je deformovaná a nevyjadruje skutočnú hospodársku hodnotu Austrian Airlines, ale je výsledkom ustanovení zákona o prevzatí ([20]). To sa prejavilo na vývoji kurzu akcií Austrian Airlines od začiatku roka 2008. Pred udelením oprávnenia na privatizáciu, ktoré sa uskutočnilo 12. augusta 2008, bol kurz akcií nižší ako 3,00 EUR a až začiatkom septembra sa zvýšil nad 7,00 EUR. Nakoniec kurz za akciu Austrian Airlines opäť prudko klesol a v súčasnoti je už viac týždňov omnoho nižší ako 4,49 EUR, teda ako cena, ktorú Lufthansa zaplatí za jednu akciu. Uvedené prudké kolísanie kurzu akcií Austrian Airlines je výsledkom špekulácií a v žiadnom prípade nesúvisí so skutočnou hodnotou podniku.

(53) Ďalší dôvod, prečo Lufthansa musela ostatným akcionárom predložiť atraktívnu ponuku, je skutočnosť, že zámerom spoločnosti Lufthansa bolo získať absolútnu kontrolu nad Austrian Airlines. Lufthansa plánovala získať 90 % Austrian Airlines, pretože na základe dosiahnutia tohto limitu by bolo možné uplatniť právo na odpredaj, a tým aj prevziať 100 % obchodného podielu. Lufthansa by ako výhradný vlastník podielov mohla ľahšie realizovať svoje plány, pretože rozhodovanie by bolo jednoduchšie. Okrem toho by Lufthansa mala prospech zo všetkých výhod plánovaných investícií.

([19]) Paaragraf 26 ods. 1 rakúskeho zákona o prevzatí (Übernahmegesetz).

([20]) Výnimka zo zákonom stanovenej ponuky na prevzatie by nebola prijateľná, pretože to iba znamená, že v súčasnosti nie je nevyhnutné predložiť zákonom stanovenú ponuku, ale že uvedenú ponuku na prevzatie minimálne 90 % Austrian Airlines by bolo nevyhnutné predložiť neskôr. Zníženie obstarávacej ceny by spôsobilo, že prevzatie Austrian Airlines spoločnosťou Lufthansa by bolo problematickejšie, pretože obstarávacia cena by bola podstatne nižšia ako cena na burze a akcionári by prijali ponuku na prevzatie len v malej miere.

(54) Rakúske orgány poukázali na skutočnosť, že podľa právnych predpisov Spoločenstva je predaj za negatívnu obstarávaciu cenu možný. Komisia vo viacerých rozhodnutiach ([21]) potvrdila, že za štátnu pomoc sa nepovažuje symbolická alebo negatívna obstarávacia cena, ktorá je výsledkom procesu privatizácie, ktorý je v súlade s požiadavkami XXIII. správy o politike hospodárskej súťaže alebo sa zakladá na ocenení.

(55) Rakúske orgány sa domnievajú, že cena, ktorú ponúkla Lufthansa, je najvyššia možná trhová cena. Je potrebné pripomenúť, že Lufthansa aj Austrian Airlines sú členmi združenia Star Alliance. Preto bolo potrebné, aby uchádzači, ktorí nie sú členmi Star Alliance (Air France/KLM a S7), vo svojej ponuke zohľadnili dodatočné náklady na zmenu združenia. Rakúske orgány uviedli, že uvedené náklady by mohli dosiahnuť […] EUR.

(56) Rakúske orgány ďalej uvádzajú, že (aj keď nezáväzná) ponuka, ktorú predložila spoločnosť S7, uvádzala cenu […] a zdôraznili, že na základe rozhodovacej praxe Komisie ([22]) je ponuka uchádzača dobrým ukazovateľom na výpočet trhovej hodnoty podniku.

(57) Pokiaľ ide o konsolidačný prísľub, orgány uvádzajú, že maximálna suma z konsolidačného prísľubu je 164,1 mil. EUR a z […] ([23]).

3.3. **Konanie ÖIAG ako investora konajúceho v súlade s trhovým hospodárstvom**

(58) Rakúske orgány sa domnievajú, že aj súkromný investor by prijal rozhodnutie ÖIAG predať Austrian Airlines za negatívnu cenu ([24]), ktorá by bola možná na základe dlhodobejších výhľadov na životaschopnosť, keďže negatívna obstarávacia cena by spôsobila nižšie náklady ako alternatívne scenáre. Platobná neschopnosť Austrian Airlines by spôsobila značné zníženie hodnoty ostatných

([21]) Rozhodnutie Komisie 2002/631/ESUO zo 7. mája 2002 o údajnej štátnej pomoci poskytnutej Nemeckom v prospech RAG AG v rámci privatizácie Saarbergwerke AG (Ú. v. ES L 203, 1.8.2002, s. 52, odôvodnenie 60); rozhodnutie Komisie 2002/200/ES z 3. júla 2001 o štátnej pomoci Španielska poskytnutej na reštrukturalizáciu Babcock Wilcox España SA (Ú. v. ES L 67, 9.3.2002, s. 50, odôvodnenie 61).

([22]) Rozhodnutie Komisie 2008/366/ES z 30. januára 2008 vo veci štátnej pomoci C 35/06 (ex NN 37/06), ktorú Švédsko poskytlo v prospech družstva Konsum Jämtland (Ú. v. EÚ. L 126, 14.5.2008, s. 3, odôvodnenia 50 a 58).

([23]) […]

([24]) Pozri rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991 vo veci C-305/89, *Taliansko/Komisia* („ALFA Romeo"), Zb. 1991, s. I-1603; rozsudok Súdneho dvora zo 14. septembra 1994 v spojených veciach C-278/92, C-279/92 a C-280/92, *Španielsko/Komisia* („Hytasa"), Zb. 1994, s. I-4103.

podielových akcií Rakúskej republiky. Okrem toho by ÖIAG musela znášať náklady na sociálny plán. Ostatné možné alternatívne scenáre, kontrolovaná likvidácia Austrian Airlines alebo pokračovanie činnosti pri udelení samostatnosti, by takisto spôsobili náklady, ktoré by boli vyššie ako negatívna obstarávacia cena.

3.3.1. *Náklady súvisiace s platobnou neschopnosťou Austrian Airlines*

(59) Rakúske orgány sa domnievajú, že náklady, ktoré by pre ÖIAG vyplynuli z platobnej neschopnosti Austrian Airlines, by boli podstatne vyššie ako negatívna obstarávacia cena: platobná neschopnosť by mohla spôsobiť veľké zníženie hodnoty ostatných štátnych účastí. Rakúske orgány uvádzajú analýzu, ktorú vykonala spoločnosť Merrill Lynch, z ktorej vyplýva, že platobná neschopnosť Austrian Airlines by mohla spôsobiť zhoršenie bonity ostatných sesterských spoločností v štátnom vlastníctve, čo by sa prejavilo vo vyšších nákladoch na refinancovanie a kurzovej strate akcií. Očakávané zníženie bonity by ovplyvnilo sesterské spoločnosti bez ohľadu na skutočnosť, že ÖIAG má v Austrian Airlines len menšinovú účasť ([25]).

(60) Uvedené kurzové straty akcií by nevyplývali zo zákonne alebo dobrovoľne prevzatých záväzkov, ale boli by priamym dôsledkom platobnej neschopnosti Austrian Airlines. Rakúske orgány sa preto domnievajú, že aj súkromný investor by poskytol dcérskej spoločnosti kapitál, ak by rozsah očakávaných kurzových strát prevýšil náklady, ktoré by vznikli v súvislosti so zabránením platobnej neschopnosti dcérskej spoločnosti.

(61) Z analýzy, ktorú vykonala spoločnosť Merrill Lynch, vyplýva, že straty samotných účastí ÖIAG (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) mohli dosiahnuť približne […] EUR. […] Na základe uvedenej skutočnosti je pravdepodobné, že celkové kurzové straty akcií vlastníka požitkov, Rakúskej republiky, by vysoko prevýšili negatívnu obstarávaciu cenu (vo výške […] EUR).

(62) Rakúske orgány uvádzajú, že ratingové agentúry zdôrazňujú skutočnosť, že bonita dcérskych spoločností využíva podporu, ktorú vlastníci poskytujú svojej súkromnej materskej spoločnosti. V príklade, ktorý uvádzajú, sa zvýšila bonita banky Hypovereinsbank o tri stupne, čo je výsledkom 100 % vlastníctva UniCredit. Okrem toho uvádzajú ďalšie príklady príslušného zníženia bonity dcérskych spoločností na základe zníženia bonity materskej spoločnosti (pozri nasledujúcu tabuľku).

Tabuľka 1

Príklady zníženia bonity dcérskej spoločnosti po znížení bonity materskej spoločnosti

Materská spoločnosť	Dcérska spoločnosť	Dátum	Zníženie bonity (Standard & Poor's)	
			Materská spoločnosť	Dcérska spoločnosť
Postbank	BHW Bausparkasse	22. júna 2007	z A na A–	z A– na BBB+
Post	Postbank	22. júna 2007	z A na A–	z A na A–
UniCredit	Bank Austria	18. marca 2009	z A + na A	z A + na A
UniCredit	Hypovereinsbank	18. marca 2009	z A + na A	z A + na A

(63) […]

(64) Keďže ÖIAG a jej pridružené spoločnosti – Telekom Austria AG, Österreichische Post AG a OMV AG – sú v Rakúsku dobre známe, malo by každé narušenie pracovného prostredia a dobrého mena značky ďalekosiahle následky. Súkromný investor, nachádzajúci sa v situácii ÖIAG, by preto v prípade platobnej neschopnosti Austrian Airlines prevzal náklady na sociálny plán, aj keby nebol podľa zákona povinný tak urobiť.

(65) Rakúske orgány sa domnievajú, že náklady na hypotetický sociálny plán zodpovedajú sume, ktorá by v tejto hlave vznikla pri likvidácii. Preto by zamestnanci neboli celkovo v horšej situácii ako v prípade kontrolovanej likvidácie so sociálnym plánom.

(66) Rakúske orgány odhadujú uvedené dobrovoľné sociálne náklady na […] EUR pre skupinu Austrian Airlines (Austrian Airlines […] EUR a Tyrolean […] EUR) po odpočítaní platieb rakúskeho garančného fondu (Insolvenz-Entgelt-Fond) (pozri nasledujúcu tabuľku).

([25]) V analýze, ktorú vykonala spoločnosť Merrill Lynch, sa pre ÖIAG resp. Rakúsku republiku vykazujú straty hodnoty v rozsahu jej účastí.

Tabuľka 2

Záväzky, ktoré prevezme ÖIAG vo vzťahu k zamestnancom v prípade platobnej neschopnosti skupiny Austrian Airlines

(v mil. EUR)

Záväzky vo vzťahu k zamestnancom v prípade platobnej neschopnosti skupiny Austrian Airlines	Austrian Airlines AG	Tyrolean	skupina Austrian Airlines
Odstupné podľa právnych predpisov a tarifných zmlúv	[…]	[…]	[…]
Dôchodky	[…]	[…]	[…]
Náhrada za dovolenku za rok	[…]	[…]	[…]
Iné náklady vo vzťahu k zamestnancom	[…]	[…]	[…]
Sociálny plán	[…]	[…]	[…]
Nárok na dôchodok	[…]	[…]	[…]
Záväzky vo vzťahu k zamestnancom spolu	[…]	[…]	[…]
Platby rakúskeho garančného fondu	[…]	[…]	[…]
Záväzky, ktoré prevezme ÖIAG, spolu	[…]	[…]	[…]

3.3.2. *Náklady na kontrolovanú likvidáciu Austrian Airlines*

(67) V tejto súvislosti odhadujú rakúske orgány celkové náklady na likvidáciu rádovo na […] EUR, pričom približne […] EUR (odhad na základe priemerných záväzkov vo vzťahu k zamestnancom) sa týka sociálneho plánu pre bývalých zamestnancov. Ďalšie náklady vyplývajú zo zrušenia dohôd, pričom sa týka […]. Takisto by bolo nevyhnutné predčasne zrušiť dohody týkajúce sa […].

3.3.3. *Náklady na reštrukturalizáciu so zachovanou samostatnosťou, ktoré bude znášať ÖIAG*

(68) V prípade, že Austrian Airlines bude nevyhnutné prevádzkovať ďalej samostatne, podľa odhadov rakúskej vlády môže podnik v roku 2009 očakávať hospodársky výsledok […], najmä na základe veľkého zníženia dopytu vyplývajúceho z hospodárskej krízy.

(69) Priamym problémom spoločnosti by bola chýbajúca likvidita, okrem minimálnych finančných rezerv vo výške […] EUR na vyrovnanie sa s […], by Austrian Airlines potrebovala ďalšiu likviditu na reštrukturalizačné opatrenia, ako aj na […]. V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že likvidita Austrian Airlines koncom roka 2008 dosahovala iba […].

(70) Návrh na samostatný podnik by sa zakladal na […] a v rámci tohto návrhu by sa zachovali iba dve alebo tri cieľové miesta. Na základe toho by sa […]. To by viedlo k jednorazovým zníženiam vo výške […] EUR. Okrem toho by sa znížil počet zamestnancov na plný pracovný úväzok o […]. Jednorazové náklady sociálneho plánu sa odhadujú na […] EUR.

(71) Výsledkom by bolo zníženie obratu približne o […] EUR v roku 2009, a to by malo negatívny vplyv na peňažné toky. Podľa odhadov rakúskych orgánov by návrh na samostatný podnik spôsobil v období rokov 2009 – 2011 nedostatok likvidity vo výške […] EUR ([26]).

3.3.4. *Záver*

(72) Pre rakúske orgány bol predaj účasti v Austrian Airlines za negatívnu obstarávaciu cenu najvýhodnejšou možnosťou. Keďže Rakúsko si vybralo najvýhodnejšiu možnosť, postupovalo ako súkromný investor konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom.

3.4. **Plán na reštrukturalizáciu Austrian Airlines**

3.4.1. *Austrian Airlines je podnik v ťažkostiach*

(73) Rakúske orgány sa domnievajú, že Austrian Airlines je podnik v ťažkostiach v zmysle usmernení z roku 2004, pretože bez poskytnutia pomoci na záchranu by táto spoločnosť koncom decembra 2008 vyhlásila úpadok. Pomoc na záchranu zaručila Austrian Airlines životaschopnosť na nasledujúcich šesť mesiacov. Na zabezpečenie dlhodobej životaschopnosti a trvalo udržateľnej reorganizácie podniku je však jeho reštrukturalizácia nevyhnutná. Ak by plán na reštrukturalizáciu nebol schválený, spoločnosť Austrian Airlines by bola priamo ohrozená platobnou neschopnosťou.

([26]) Skladala by sa z […].

(74) Rakúske orgány ďalej uvádzajú, že Austrian Airlines je nezávislý podnik, ktorého problémy vyplývajú zo samotného podniku a z osobitnej situácie odvetvia leteckej dopravy. V rozhodnutiach vlády týkajúcich sa zlúčenia a dohôd uzatvorených medzi ÖIAG a spoločnosťou Lufthansa sa konštatovalo, že príspevok je určený v prospech Austrian Airlines a nie spoločnosti Lufthansa. Preto bude príspevok poskytnutý spoločnosti Austrian Airlines. Lufthansa nie je v prípade prevzatia Austrian Airlines príjemcom štátnej pomoci.

(75) Ďalej uvádzajú, že Austrian Airlines až do uzatvorenia predaja nebola súčasťou skupiny Lufthansa, takže bod 13 usmernení z roku 2004 sa neuplatňuje. Preto nebola položená otázka, či by Lufthansa mohla vlastnými finančnými prostriedkami ozdraviť Austrian Airlines. Medzi spoločnosťami Lufthansa a Austrian Airlines takisto nie je možné uviesť žiadny skupinový vzťah, ktorý by sa zakladal na súčasnej spolupráci v rámci Star Alliance. V Star Alliance spolupracuje 24 leteckých dopravných spoločností a toto združenie nepredstavuje skupinový vzťah.

(76) Podľa odhadov rakúskych orgánov transakcia nespôsobí podstatné obmedzenie hospodárskej súťaže. Vyplýva to predovšetkým zo skutočnosti, že Lufthansa a Austrian Airlines už v podstatnej miere spolupracujú. Prostredníctvom spolupráce v Star Alliance sa bude realizovať doprava medzi Nemeckom a Rakúskom ako spoločný podnik, pričom úsilie sa zameria na optimalizáciu týchto trás a rozdelili by sa náklady a zisk.

3.4.2. *Úspory nákladov a synergia na základe plánu na reštrukturalizáciu*

(77) Aj keď Lufthansa a Austrian Airlines už spolupracujú v rámci Star Alliance a vedú spoločný podnik, rakúske orgány sa domnievajú, že je možné dosiahnuť ďalšie zníženie nákladov a zvýšenie obratu. Vyplýva to zo skutočnosti, že v prípade kapitálovej účasti bude integrácia podnikov v odvetví leteckej dopravy podstatne intenzívnejšia z hospodárskeho aj spoločenského hľadiska, čo bude mať za následok podstatne vyššie úspory nákladov ako v partnerstvách bez kapitálovej účasti, ktoré sa obmedzovali na koordináciu niektorých obchodných aspektov alebo na činnosti spoločného podniku. Orgány uvádzajú odborné štúdie, z ktorých vyplýva, že je možné dosiahnuť úspory nákladov vo výške približne 1,9 % pre iba koordinujúce partnerstvá, pričom spoločné prevádzkové činnosti by dosiahli úspory vo výške približne 5,6 % celkových nákladov. Spoluprácou na základe kapitálovej účasti by sa na rozdiel od uvedeného dosiahli úspory nákladov vo výške približne 11,4 % ([27]).

(78) Prevzatie Austrian Airlines spoločnosťou Lufthansa umožní úsporu nákladov prostredníctvom […]. Ďalšie podstatné úspory nákladov vyplývajú z potenciálu na základe […].

(79) Spoločnosť Lufthansa odhaduje ročné synergie nákladov, ktoré je možné dosiahnuť prostredníctvom existujúcej spolupráce, na približne […] EUR. K tomu sa pripočítajú ročné synergie zisku vo výške približne […] EUR, ktoré vyplývajú najmä z […]. Dodatočné synergie dosiahnu ročne spolu približne […] EUR.

3.4.3. *Primeranosť pomoci*

(80) Rakúske orgány sa domnievajú, že príspevok vo výške 500 mil. EUR je nevyhnutné minimum potrebné na obnovenie dlhodobej životaschopnosti Austrian Airlines. Bez uvedeného príspevku, ktorý sa použije na zníženie záväzkov Austrian Airlines, by […].

3.4.4. *Kompenzačné opatrenia*

(81) Rakúske orgány sa domnievajú, že nie je nevyhnutné uplatniť kompenzačné opatrenia v zmysle usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu. V tejto súvislosti rakúske orgány upozorňujú na bod 38 ods. 3 usmernenia z roku 1994, v ktorom sa uvádza, že ak si návrat k finančnej životaschopnosti alebo situácia na trhu vyžaduje zníženie kapacity, musí to byť zahrnuté v programe na reštrukturalizáciu. Keďže usmernenie z roku 1994 je pre odvetvie leteckej dopravy *lex specialis*, malo by sa uprednostniť pred požiadavkami usmernenia z roku 2004. V uvedenom prípade rakúske orgány uvádzajú, že obnovenie finančnej životaschopnosti ani situácia na trhu nie sú dôvodom na nevyhnutnosť kompenzačných opatrení, ktoré by presahovali opatrenia už plánované v priebehu reštrukturalizácie.

(82) V každom prípade je zníženie kapacity, ktoré sa zaviedlo v rámci programu Go4Profit, zavedeného v roku 2006, už dôležitým kompenzačným opatrením. Okrem toho, ako sa uvádzalo pri začatí konania, plán na reštrukturalizáciu počíta s ďalšími opatreniami, ktoré sú dôležitými kompenzačnými opatreniami. Rakúske orgány sa domnievajú, že kompenzačné opatrenia, ktoré realizuje Austrian Airlines, takisto ako budúce plánované kompenzačné opatrenia, sú kompenzačným balíkom, ktorý sa nachádza na hornej hranici toho, čo Komisia požadovala od ostatných reštrukturalizácií v minulosti. To platí najmä vzhľadom na skutočnosť, že Austrian Airlines je stredný podnik v oblasti leteckej dopravy a podľa bodu 40 usmernení z roku 2004 musia byť kompenzačné opatrenia primerané veľkosti podniku.

3.4.5. *Príspevok z vlastných zdrojov*

(83) Rakúske orgány v tejto súvislosti poukázali na skutočnosť, že náklady na reštrukturalizáciu Austrian Airlines (bez pomoci na záchranu vo výške 200 mil. EUR, ktorú je potrebné po ukončení prevzatia vrátiť) dosahujú približne […] EUR; uvádzajú sa v nasledujúcej tabuľke.

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

Tabuľka 3

Náklady na reštrukturalizáciu Austrian Airlines podľa rakúskych orgánov

Opatrenie	Náklady na reštrukturalizáciu (mil. EUR)	Príspevok z vlastných zdrojov (mil. EUR)	Príspevok Rakúskej republiky
a) Finančná reštrukturalizácia	[…]	[…]	[…]
b) Program Austrian Airlines Go4Profit	[…]	[…]	[…]
c) Náklady na dosiahnutie synergie	[…]	[…]	[…]
d) Náklady na poradenstvo a transakčné náklady	[…]	[…]	[…]
e) Vyššie náklady na refinancovanie spôsobené finančnou krízou	[…]	[…]	[…]
Spolu	[…]	[…] (Výška príspevku z vlastných zdrojov: 55,5 %)	[…]

(84) Výška dlhov Austrian Airlines ([…] EUR v roku 2008) je podstatne vyššia ako výška dlhov spoločnosti Lufthansa […]. Náklady s tým spojené sa odhadujú na […] EUR.

(85) Vznikli ďalšie náklady na reštrukturalizačné opatrenia vo výške […] EUR s cieľom dosiahnuť ročné synergické účinky, ktoré sa predpokladajú v pláne na reštrukturalizáciu. Uvádza sa, že náklady programu Go4Profit vo výške […] EUR na reštrukturalizačné opatrenia, ktoré Austrian Airlines prijala už predtým, je potrebné takisto pripočítať, keďže tento proces sa ešte neskončil.

(86) K tomu je potrebné pripočítať transakčné náklady vo výške […] EUR a vyššie náklady na refinancovanie vo výške […] EUR, spôsobené finančnou krízou.

4. **PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN**

4.1. **Austrian Airlines**

(87) Austrian Airlines predložila svoje stanovisko v liste z 13. apríla 2009 a uvedené stanovisko je úplne v súlade so stanoviskom rakúskych orgánov.

(88) Pokiaľ ide o dobrovoľnú úhradu sociálnych nákladov v prípade platobnej neschopnosti, Austrian Airlines zdôrazňuje, že uvedené platby väčšinového vlastníka môžu byť nevyhnutné pre dobré meno a na zabránenie sociálnych a podnikových nepokojov v sesterských spoločnostiach. Austrian Airlines tiež uvádza, že pre Rakúsko je charakteristická osobitná forma sociálneho partnerstva medzi zamestnávateľmi a zástupcami zamestnancov. Sociálne partnerstvo zaväzuje zamestnávateľa financovať sociálne plány a dobrovoľne uhrádzať ďalšie sociálne náklady, dokonca aj v situáciách, keď to zamestnávateľovi nenariaďuje zákon. Austrian Airlines okrem toho uvádza, že odhadované náklady sociálneho plánu vo výške […] EUR pre 7 914 zamestnancov sú nižšie ako porovnateľné náklady: v prípade spoločnosti Austria Tabak boli v roku 2005 náklady na jedného zamestnanca […] EUR a v roku 2009 dokonca […] EUR. Austrian Airlines okrem toho uvádza príklady dobrovoľne prevzatých nákladov na sociálny plán v prípade zatvorenia/likvidácie dcérskych spoločností a/alebo výrobných miest v Rakúsku.

Tabuľka 4

Príklady dobrovoľne prevzatých nákladov na sociálny plán v prípade zatvorenia/likvidácie dcérskych spoločností a/alebo výrobných miest v Rakúsku

Podnik	Rok	Zamestnanci	Prevzaté náklady na sociálny plán	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	od roku 1995	150	Sociálny plán	[…]
Semperit Reifen GmbH	1997 – 2002	1 000	Fond zamestnanosti a sociálny plán	[…]
Philips, zatvorenie podniku Lebring	1999 – 2000	200–300	Sociálny plán	[…]
Elektra Bregenz	2003	234	Odstupné a sociálny plán	[…]
Legrand Austria	2003 – 2004	150	Sociálny plán	[…]
Verbund, zatvorenie elektrárne Voitsberg IV	2004	220	Fond zamestnanosti a dodatočné odstupné	[…]
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004 – 2005	55	Sociálny plán	[…]
Austria Tabak	2005	220	Odstupné a fond zamestnanosti	[…]
Austria Tabak	2009	269	Odstupné a fond zamestnanosti	[…]
Thonet-Wien, zatvorenie podniku Friedberg	2006	25	Dodatočné odstupné	[…]
AT & S	2007	35	Sociálny plán	[…]

(89) Keďže súkromné holdingové spoločnosti dobrovoľne preberajú sociálne náklady na určitej úrovni, keď sa zatvárajú oblasti činnosti alebo podniky, Austrian Airlines sa domnieva, že ÖIAG by mala v prípade platobnej neschopnosti prevziať sociálne náklady na určitej úrovni, ktorá zodpovedá sociálnym nákladom v prípade štruktúrovanej likvidácie.

Tabuľka 5

Odhadované priemerné sociálne náklady Austrian Airlines AG (bez Tyrolean)

(v mil. EUR)

	Sociálne náklady	
	Minimálna suma	Maximálna suma
Odstupné	[…]	[…]
Náhrada za dovolenku za rok	[…]	[…]
Dôchodkový systém	[…]	[…]
Sociálny plán	[…]	[…]
Spolu	[…]	[…]

(90) Austrian Airlines uvádza, že platby za odstupné ([…] EUR) sa týkajú zákonných záväzkov a záväzkov vyplývajúcich z kolektívnej zmluvy k 30. júnu 2009 vrátane odhadovaných […] EUR pre zamestnancov mimo Rakúska. Veľký rozdiel medzi minimálnou sumou ([…] EUR) a maximálnou sumou ([…] EUR) prevzatých sociálnych nákladov v rámci dôchodkového systému vyplýva z […]. Dolná odhadovaná hodnota nákladov na dôchodky vo výške […] EUR sa zakladá na predpoklade, že bude potrebné financovať […]. Horná odhadovaná hodnota vo výške […] EUR sa týka (nie nepravdepodobného) prípadu, ak zamestnanci uplatnia […].

(91) Aj keď Austrian Airlines namieta, že odhadované sociálne náklady sa nachádzajú v rozsahu […] bežného vyrovnania sociálneho plánu v Rakúsku, uvádza, že existujú faktory, ktoré opodstatňujú uvedený príspevok. Po prvé, ak je počet odpracovaných rokov zamestnancov v Austrian Airlines vysoký, priemerne […] rokov pre pilotov a […] rokov pre obchodný a technický personál a palubných sprievodcov. Po druhé, ak sú všetky náhrady v rámci sociálneho plánu pre tento podnik ovplyvnené […] priemernými mzdami pilotov a iných zamestnancov v porovnaní so zamestnancami iných odvetví. Priemerná mesačná mzda členov technickej posádky Austrian Airlines dosiahla […] EUR (v roku 2009), kým mesačná mzda obchodného a technického personálu a palubných sprievodcov bola od […] do […] EUR. Okrem toho sa Austrian Airlines považuje za jeden z kľúčových podnikov Rakúska, ktorého platobná neschopnosť by sa spájala s veľkým mediálnym záujmom.

(92) Pri likvidačnom scenári by Austrian Airlines očakávala likvidačné náklady vo výške od […] EUR do […] EUR.

Tabuľka 6

Scenár likvidácie Austrian Airlines

(v mil. EUR)

	Náklady	
	Dolná hodnota	Horná hodnota
Predaj lietadiel	[…]	[…]
Vrátenie financovania lietadiel	[…]	[…]
Osobitné náklady	[…]	[…]
Vypovedanie dlhodobých zmlúv	[…]	[…]
Iné náklady a výnosy (saldované)	[…]	[…]
Celkové náklady	[…]	[…]

4.2. **Lufthansa**

(93) Lufthansa v úvode svojho stanoviska z 9. apríla 2009 uviedla, že hospodárske parametre transakcie sa podstatne zmenili od októbra 2008, keď táto spoločnosť predložila svoju ponuku na nadobudnutie Austrian Airlines. Uvedené zmeny odrážali štrukturálne problémy Austrian Airlines a tiež zmeny hospodárskej situácie, ktorá sa odvtedy prudko zhoršila. Kríza na trhu s hypotekárnymi úvermi je najhoršou finančnou krízou za uplynulé desaťročia a spôsobila veľkú recesiu reálneho hospodárstva.

(94) Lufthansa očakáva recesiu európskych trhov v roku 2009, prípadne v roku 2010 a možno aj dlhšie, čo by sa príslušne prejavilo na obchodnej činnosti a plánovanej reštrukturalizácii Austrian Airlines. Lufthansa sa však domnieva, že dlhodobú životaschopnosť Austrian Airlines je možné obnoviť plánovanou reštrukturalizáciou, pričom dosiahnutie hranice rovnováhy závisí najmä od trvania a intenzity recesie. Vzhľadom na súčasnú situáciu je jasné, že Austrian Airlines utrpí v nasledujúcich […].

(95) Pokiaľ ide o stanovenú cenu, Lufthansa uvádza, že podmienky uvedené v privatizačnom oprávnení nemali žiadny vplyv na cenu, ktorú je Lufthansa ochotná zaplatiť za Austrian Airlines. Okrem toho, uvedené podmienky nezabránili žiadnemu z uchádzačov v účasti na ponukovom konaní v porovnaní so súkromnou dražbou.

(96) Lufthansa ďalej argumentuje, že rozdiel medzi cenou, ktorá bola ponúknutá nezávislým akcionárom, a cenou, ktorá bude vyplatená spoločnosti ÖIAG, neobsahuje žiadnu štátnu pomoc. Cenu, ktorá bude vyplatená spoločnosti ÖIAG, tvorí pevná cena 366 268,75 EUR a konsolidačný prísľub, ktorého hodnota závisí od zatvorenia podniku Austrian Airlines a kurzového vývoja akcií spoločnosti Lufthansa. Maximálna možná úhrada z konsolidačného prísľubu je 4,48 EUR za akciu. Cena, ktorú vyplatia nezávislým akcionárom, sa stanoví podľa článku 26 rakúskeho zákona o prevzatí. Táto cena je 4,49 EUR za jednu nezaplatenú akciu.

(97) Lufthansa uviedla, že z hospodárskeho hľadiska by nemalo význam, keby bol uchádzač, ktorý ponúkol najvyššiu cenu, povinný ponúknuť cenu, ktorá by zodpovedala kurzu akcií. Ak by sa štát rozhodol ponúknuť všetky svoje podielové akcie na burze, kurz akcií by prudko klesol. Minimálna ponúknutá cena za prevzatie sa zakladá na priemernom kurze akcií v minulosti (pozri predchádzajúce odseky). Preto neodráža nevyhnutne skutočnú cenu podielových akcií v čase ponuky na prevzatie ani v čase privatizácie.

(98) Preto maximálna cena za akciu, ktorá bude vyplatená spoločnosti ÖIAG (pevná cena plus minimálna suma z konsolidačného prísľubu), zodpovedá cene za jednu akciu, ktorá bude vyplatená ostatným akcionárom v rámci ponuky na prevzatie. Aj keby ÖIAG prípadne dostala nižšiu cenu za akciu za svoju účasť v Austrian Airlines ako ostatní akcionári, nepovažuje sa to za štátnu pomoc, pretože cena, ktorú zaplatia spoločnosti ÖIAG, zodpovedá trhovej cene. Lufthansa poukazuje na skutočnosť, že je jediným podnikom, ktorý v súvislosti s predajom predložil platnú konečnú ponuku. Preto je Lufthansa podľa definície uchádzačom, ktorý ponúkol najvyššiu cenu. Výsledok otvoreného predaja v rámci hospodárskej súťaže sa musí považovať za trhovú cenu.

(99) Lufthansa v súvislosti s plánom na reštrukturalizáciu uvádza, že usmernenie o leteckej doprave z roku 1994 aj usmernenie z roku 2004 sa uplatňujú paralelne. Pri vypracovaní obchodného plánu je potrebné, pokiaľ je to predvídateľné, zohľadniť zhoršenie hospodárskej situácie a situácie na trhu s leteckou dopravou. […] Dlhodobú životaschopnosť Austrian Airlines je však možné obnoviť, len ak bude možné realizovať zmenený plán na reštrukturalizáciu – ako aj ďalšie opatrenia na zníženie nákladov, o ktorých sa bude rokovať – tak, ako sa predpokladalo, a ak sa na základe toho dosiahnu nevyhnutné úspory nákladov.

(100) Lufthansa uvádza, že výška pomoci na reštrukturalizáciu (500 mil. EUR) je absolútne minimum, ktoré je nevyhnutné na obnovenie dlhodobej životaschopnosti Austrian Airlines. Ďalšie zhoršenie situácie na rakúskych a celosvetových trhoch s leteckou dopravou […].

(101) V súvislosti s kompenzačnými opatreniami Lufthansa zdôrazňuje, že Austrian Airlines v posledných rokoch už podstatne znížila svoju kapacitu. […].

(102) Pokiaľ ide o požiadavku týkajúcu sa podstatného príspevku z vlastných zdrojov, ako sa uvádza v odseku 43 a ďalších usmernenia z roku 2004, Lufthansa uvádza, že táto požiadavka sa neodráža v usmernení o leteckej doprave z roku 1994. Lufthansa preto vyjadrila pochybnosti, či toto kritérium je zákonnou požiadavkou na reštrukturalizáciu v oblasti leteckej dopravy. Lufthansa uvádza, že Austrian Airlines a Lufthansa v každom prípade znášajú veľkú časť celkových nákladov na reštrukturalizáciu, ktorá zahŕňa […] EUR z celkovej výšky […] EUR nákladov na reštrukturalizáciu alebo približne 68 % uvedených nákladov.

4.3. **Ryanair**

(103) Spoločnosť Ryanair prevádzkuje 11 trás medzi štyrmi rakúskymi letiskami (Salzburg, Linz, Graz a Klagenfurt) a miestami určenia v ostatných krajinách EÚ, okrem iného v Nemecku. Ryanair uvádza, že preto konkuruje spoločnosti Austrian Airlines aj Lufthansa.

(104) Ryanair v úvode svojho stanoviska z 9. apríla 2009 uvádza, že sa domnieva, že začatie konania vo veci formálneho zisťovania je opodstatnené, Komisia však vo svojej výzve na predloženie stanoviska neposkytla dostatočné údaje. Nezverejnenie informácií, ktoré rakúske orgány považujú za dôverné, je nesplnením formálnych náležitostí.

(105) V tejto súvislosti sa Ryanair domnieva, že rakúske orgány nepredložili dokumenty týkajúce sa skutočnosti, že z hľadiska investora konajúceho v súlade s trhovým hospodárstvom sa predaj Austrian Airlines v súvislosti s poskytnutím 500 mil. EUR uprednostňuje pred likvidáciou podniku. Ryanair sa domnieva, že investor konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom by uprednostnil dobrovoľnú likvidáciu alebo súdnu likvidáciu Austrian Airlines, alebo jednoduchú transakciu s akciami bez predbežných podmienok týkajúcich sa veľkého navýšenia kapitálu pred riešením, ktoré navrhla rakúska vláda. To potvrdzuje skutočnosť, že súkromní akcionári Austrian Airlines neboli ochotní zúčastniť sa na navýšení kapitálu (v pomere k svojim podielom).

(106) V súvislosti s dôvodmi, ktoré rakúske orgány uvádzajú ako základ rozhodnutia nevybrať možnosť likvidácie, pokiaľ sa uvedené dôvody týkajú obáv o dobré meno spoločnosti ÖIAG, ktorá je v štátnom vlastníctve, Ryanair vyjadruje pochybnosti, či uvedené dôvody môžu byť hlavným alebo vôbec nejakým motívom na dôležité obchodné rozhodnutie takéhoto investora.

(107) Ryanair takisto vyjadruje pochybnosti, či cena, ktorú ponúka Lufthansa, zodpovedá trhovej cene. Ryanair sa domnieva, že konanie, na základe ktorého bola Lufthansa vybraná ako kupujúci, nebolo konaním v súlade s hospodárskou súťažou, lehota na predloženie ponúk bola veľmi krátka (od 13. do 24. augusta 2008) a Lufthansa mala v porovnaní s ostatnými uchádzačmi výhodu, keďže už poznala podnik Austrian Airlines v rámci svojej účasti v Star Alliance a spoločnom podniku. Rakúske orgány si ako štát a ako hospodársky subjekt zmýlili úlohu, keď stanovili podmienky predaja.

(108) Aj keď je možné niektoré z uvedených podmienok považovať za nedostatočné, investor konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom by ich nestanovil, pretože spôsobujú náklady. Prípadní uchádzači by ich považovali za dôležité, a to by im zabránilo predložiť ponuku alebo znížiť cenu pod trhovú hodnotu, aby zohľadnili náklady na splnenie uvedených podmienok.

(109) Ryanair uvádza, že stratová prítomnosť Austrian Airlines na trhu a schopnosť tejto spoločnosti vyrovnať sa počas dlhého obdobia s cenami nepokrývajúcimi náklady boli skutočnosťou, ktorá zabránila expanzii spoločnosti Ryanair v Rakúsku. Štátna pomoc v prospech Austrian Airlines by pripravila Ryanair o možnosť expanzie a presunula by bremeno štrukturálneho prispôsobenia sa z Austrian Airlines na konkurencieschopných prevádzkovateľov na trhu, ako napríklad na Ryanair. Austrian Airlines okamžite po integrácii do siete Lufthansa začne smerovať dopravu do leteckých uzlov spoločnosti Lufthansa vo Frankfurte a Mníchove, na základe čoho vznikne riziko rozdelenia trhu minimálne na trasách medzi Rakúskom a Nemeckom.

4.4. **Air France/KLM**

(110) Air France/KLM v úvode svojho stanoviska zo 14. apríla 2009 vyjadruje poľutovanie nad skutočnosťou, že Komisia neuskutočnila žiadne podrobné hodnotenie štruktúry predaja. Air France/KLM uvádza, že v prípade konania začiatkom augusta 2008 išlo o privatizáciu bez reštrukturalizácie Austrian Airlines.

(111) […]

(112) Air France/KLM sa domnieva, že reštrukturalizácia, ktorú navrhuje Lufthansa, nie je skutočný plán, a preto nemôže opodstatniť poskytnutie štátnej pomoci. Okrem toho je potrebné vziať do úvahy schopnosť koncernu Lufthansa realizovať tie isté reštrukturalizačné opatrenia z vlastných zdrojov.

(113) Air France/KLM uvádza, že výzva na verejnú súťaž tak, ako bola realizovaná, nezodpovedá požiadavkám usmernenia o leteckej doprave z roku 1994. Privatizačný proces, ktorý sa začal 13. augusta 2008, sa neuskutočnil transparentne a nediskriminačne.

(114) Air France/KLM sa zúčastnila na privatizačnom procese a […]

(115) Vo výzve na predloženie ponuky je uchádzač vyzvaný, aby všetkým akcionárom predložil rovnakú ponuku s cenou, ktorú je ochotný zaplatiť v hotovosti za jednu akciu Austrian Airlines všetkým akcionárom, a kúpil akcie za sumu v súlade s platnými rakúskymi právnymi predpismi.

(116) […]

Keďže Lufthansa nepredložila ponuku bez podmienok, ako sa uvádza v požiadavkách, porušila tým podmienky stanovené na začiatku konania a prijatie ponuky spoločnosťou ÖIAG sa má považovať za dôkaz, že konanie nespĺňalo formálne náležitosti.

(117) […]

(118) Pokiaľ ide o podmienky stanovené v privatizačnom oprávnení, Air France/KLM v súvislosti s podmienkou dodržania rakúskej štruktúry hlavných vlastníkov uvádza, že podobné štruktúry boli síce v minulosti povinné, regulačné prostredie sa však odvtedy zmenilo. Air France/KLM poukazuje na skutočnosť, že Rada udelila Komisii mandát na vedenie rokovaní so všetkými tretími krajinami s cieľom zosúladiť všetky bilaterálne dohody o leteckej doprave, ktoré sa uzavreli s týmito krajinami, s právnymi predpismi Spoločenstva. Air France/KLM uznáva, že je potrebné dôkladnejšie preskúmať osobitný prípad Austrian Airlines, vyzýva však Komisiu, aby k tejto otázke pristupovala pružne, pretože niektoré rokovania s tretími krajinami sa ešte neskončili.

(119) Air France/KLM takisto nie je presvedčená o argumente, že rakúsky štát postupoval ako investor konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom. Keďže prijal predajnú cenu, ktorá je výsledkom konania nespĺňajúceho formálne náležitosti, nepredal svoju účasť v Austrian Airlines za najlepších podmienok.

(120) Po oznámení rozhodnutia rakúskej vlády poskytnúť finančnú pomoc vo výške 500 mil. EUR, Air France/KLM oznámila spoločnosti ÖIAG, že […].

(121) Air France/KLM kladie otázku, či má Komisia preskúmať, či Austrian Airlines už nie je súčasťou skupiny Lufthansa, bez ohľadu na podmienky týkajúce sa nadobudnutia.

(122) V súvislosti s plánom na reštrukturalizáciu Air France/KLM vyjadruje pochybnosti, či sa uvedená finančná pomoc má považovať za pomoc na reštrukturalizáciu. Air France/KLM nespochybňuje finančné ťažkosti spoločnosti Austrian Airlines, trvá však na tom, že opatrenia sú príliš slabé na reštrukturalizáciu podniku. Opatrenia, ktoré navrhla Lufthansa, sú opatrenia prijaté v súvislosti so získaním podniku a umelo vyhlásené za plán na reštrukturalizáciu. Opatrenia neposkytujú žiadny plán ([…]) a v žiadnom prípade neopodstatňujú poskytnutie štátnej pomoci. Okrem toho nie je dokázané, že Lufthansa by nebola schopná realizovať tie isté opatrenia na reštrukturalizáciu z vlastných zdrojov.

(123) Air France/KLM poukazuje na skutočnosť, že celé odvetvie leteckej dopravy je v súčasnej hospodárskej klíme pod veľkým tlakom a Komisia preto musí veľmi pozorne posúdiť zlučiteľnosť pomoci, ktorú plánuje Rakúsko, s cieľom zistiť, či uvedená pomoc nenarúša hospodársku súťaž.

4.5. **NIKI**

(124) NIKI v úvode svojho stanoviska z 31. marca 2009 uvádza názor, že ÖIAG nepostupovala ako investor konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom, pretože prijala negatívnu cenu za svoju účasť v Austrian Airlines. Okrem toho, obstarávacia cena neodrážala trhovú cenu Austrian Airlines. Predaj sa spájal s podmienkami, ako napríklad negatívna obstarávacia cena a spolurozhodovanie predávajúceho v získanom podniku, čo by pre investora konajúceho v súlade s trhovým hospodárstvom bolo v každom prípade neprijateľné.

(125) V súvislosti s negatívnou obstarávacou cenou NIKI uvádza, že Lufthansa v skutočnosti zaplatila pozitívnu cenu vo výške 366 269 EUR a poskytla konsolidačný prísľub, ktorý mal pre ÖIAG hodnotu 162 mil. EUR, a subvencia vo výške 500 mil. EUR spĺňa jednu z podmienok spoločnosti Lufthansa a nepredstavuje negatívnu obstarávaciu cenu.

(126) NIKI sa domnieva, že ak je cena za podielové akcie ÖIAG (41,56 %) negatívna, na základe uvedenej ceny je hodnota celého akciového kapitálu (100 %) 1,2 mld. EUR. Je však nepochopiteľné, ako je možné na základe obchodných správ dospieť k takej negatívnej obstarávacej cene. NIKI ďalej uvádza, že burzový kurz akcií vo vlastníctve ostatných akcionárov odráža pozitívnu hodnotu podniku (nižší kurz 2,22 EUR v júli 2008 a šesťmesačný priemer 4,49 EUR).

(127) V súvislosti s alternatívnymi scenármi sa NIKI kriticky vyjadruje k názoru ÖIAG, ktorá uvádza, že koná ako keby bola jediným akcionárom Austrian Airlines. NIKI sa domnieva, že štruktúrovaná likvidácia by bola možná len so 75 % väčšinou. ÖIAG však vlastní len 41,56 % Austrian Airlines. NIKI ďalej uvádza, že Austrian Airlines by pokračovala v prevádzke aj v prípade platobnej neschopnosti. Sociálne plány sú dobrovoľné platby, o ktorých je potrebné rokovať so zástupcami zamestnancov. NIKI odhaduje náklady na sociálny plán v prípade likvidácie na 5 mil. EUR. V súvislosti s odhadovanou výškou sociálnych nákladov NIKI uvádza, že Rakúsko si zmýlilo svoju úlohu akcionára s úlohou štátu.

(128) Je nepredstaviteľné, aký vplyv by mala platobná neschopnosť Austrian Airlines na kurzy akcií a bonitu spoločností Telekom Austria AG, OMV AG a Österreichische Post AG. Verejnosť, podľa názoru NIKI, nepovažuje tieto podniky za skupinu podnikov. Uvedené podniky vykonávajú svoju činnosť v rôznych odvetviach, takže platobná neschopnosť Austrian Airlines by ich nemohla negatívne ovplyvniť.

(129) NIKI dáva na uváženie, či by podobné riešenie ako v prípade Alitalia, ktoré spôsobilo privatizáciu menšej, zdravšej spoločnosti Austrian Airlines, neprinieslo pozitívny výsledok pre ÖIAG a nemalo by lepšie hospodárske účinky.

(130) V súvislosti s privatizáciou sa NIKI domnieva, že podmienky týkajúce sa vytvorenia grémia na ochranu rakúskych záujmov, zachovania rakúskej štruktúry hlavných akcionárov a podmienky spoločnosti Lufthansa zachovať pre Austrian Airlines zvýšenie kapitálu o 500 mil. EUR, negatívne ovplyvnia cenu. Podľa jej názoru by štát nemal zasahovať do riadenia podniku.

(131) NIKI sa domnieva, že selektívna výhoda v prospech spoločností Austrian Airlines a Lufthansa narúša hospodársku súťaž a obchodovanie medzi členskými štátmi. Lufthansa nie je príjemcom pomoci, ktorý môže dostať štátnu pomoc, pretože má dostatok vlastných prostriedkov. Okrem toho sa NIKI domnieva, že plán na reštrukturalizáciu nespĺňa požiadavky usmernenia z roku 2004. Kriticky sa vyjadruje aj ku skutočnosti, že neexistujú žiadne kompenzačné opatrenia na nápravu účinkov narušenia hospodárskej súťaže, ktoré má uvedená pomoc na spoločný trh. Takisto nepovažuje za dostatočnú kompenzáciu obmedzenie spojení na diaľkové trasy.

(132) Okrem toho, NIKI nie je presvedčená o tom, že spoločnosti Austrian Airlines v minulosti (za posledných desať rokov) nebola poskytnutá žiadna štátna pomoc a že bola dodržaná zásada jednorazového poskytnutia pomoci. Uvádza mnoho opatrení, ktoré podľa jej názoru môžu obsahovať štátnu pomoc: a) výhradné a bezplatné poskytnutie dopravných práv; b) koordináciu všetkých prevádzkových intervalov v Rakúsku uskutočňuje jeden podnik, v ktorom má účasť Austrian Airlines; c) nižšie sumy za prenájom priestorov na viedenskom letisku; d) prevzatie rizík pri predaji nehnuteľností prostredníctvom subjektov verejného sektora; e) tolerovanie daňových investičných spoločností Austrian Airlines v Guernsey, Normandské ostrovy; f) zvýšenie kapitálu verejného vlastníka podielových akcií v decembri 2006 o 146 mil. EUR a g) pomoc na záchranu vo výške 200 mil. EUR.

(133) Okrem toho uvádza, že Austrian Airlines zaviedla skrátený pracovný čas a rozdiel medzi normálnym a skráteným pracovným časom zaplatí štát. Kriticky sa vyjadruje tiež ku skutočnosti, že podľa rakúskeho pracovného práva nemôže Austrian Airlines prepustiť svojich zamestnancov, ktorí prijmú skrátený pracovný čas.

4.6. **Air Berlin**

(134) Stanovisko Air Berlin z 8. apríla 2009 sa úplne zhoduje so stanoviskom NIKI.

4.7. **Robin Hood Aviation**

(135) Spoločnosť Robin Hood Aviation vo svojom stanovisku z 8. apríla 2009 vyjadrila názor, že negatívna cena je štátnou pomocou a uvedená štátna pomoc bude mať negatívny vplyv na hospodársku súťaž; okrem toho podporí dominantné postavenie spoločností Austrian Airlines a Lufthansa na spoločnom trhu, preto by sa táto štátna pomoc mala považovať za nezlučiteľnú so spoločným trhom. Robin Hood Aviation sa domnieva, že Austrian Airlines v súčasnosti zvyšuje svoju kapacitu v rozpore s plánom na reštrukturalizáciu, ktorý predložili rakúske orgány. V roku 2009 prevzala Austrian Airlines dodatočné trasy od spoločnosti Lufthansa, približne trasu Graz – Štutgart, ktorú prevádzkuje aj spoločnosť Robin Hood Aviation. Robin Hood Aviation sa domnieva, že Austrian Airlines ponúka na svojich trasách veľmi nízke a konkurencieschopné ceny, ktoré sú možné iba na základe plánovanej štátnej pomoci.

4.8. **WKO – Die Luftfahrt**

(136) Spoločnosť WKO – Die Luftfahrt vo svojom stanovisku z 8. apríla 2009 zdôraznila význam spoločnosti Austrian Airlines pre hospodársky región Rakúsko a jej prínos k zabezpečeniu približne 18 000 pracovných miest na viedenskom medzinárodnom letisku Wien International. Zdôrazňuje význam funkčnej siete pre cestovný ruch a národné hospodárstvo.

4.9. **Wien – konkret**

(137) Spoločnosť Wien – konkret Medien GmbH (ďalej len „Wien – konkret“) vo svojom stanovisku z 21. marca 2009 uvádza, že 11. novembra 2008 predložila záväznú ponuku týkajúcu sa Austrian Airlines vo výške 10 EUR, ktorá bola vyššia ako ponuka spoločnosti Lufthansa. 30. januára 2009 sa uvedená ponuka zvýšila na 11 EUR. Wien – konkret sa nezúčastnila na verejnej súťaži.

(138) Wien – konkret sa takisto domnieva, že ÖIAG nekonala ako obozretný súkromný investor. Podľa jej názoru by na základe troch alternatívnych scenárov ÖIAG – a) predaj podielových akcií na burze pri kurze 3,90 EUR so ziskom 142 mil. EUR, b) ponuka spoločnosti Wien – konkret vo výške 10 EUR a c) platobná neschopnosť 0 EUR – vznikli nižšie náklady. Takisto sa domnieva, že sa nesplnili podmienky privatizačného oprávnenia (rakúska štruktúra hlavných akcionárov), pretože Lufthansa je nemecká spoločnosť.

(139) Wien – konkret uvádza, že negatívna cena nepriaznivo ovplyvní hospodársku súťaž a spoločnosti Austrian Airlines umožní ponúkať veľmi konkurencieschopné ceny na trhu. Okrem toho zdôrazňuje, že Austrian Airlines nevykonala žiadne reštrukturalizačné opatrenia, ako napríklad zníženie kapacity, zníženie počtu zamestnancov, zníženie nákladov na personál. Takisto sa domnieva, že štátna pomoc pre odvetvie leteckej dopravy má negatívny vplyv na životné prostredie (emisie CO_2, hluk).

4.10. **Pripomienky jednotlivých súkromných osôb**

(140) Pripomienky 32 jednotlivých súkromných osôb od 11. februára 2009 do 10. apríla 2009 sa väčšinou zhodujú s pripomienkami spoločnosti Wien – konkret.

5. **STANOVISKO RAKÚSKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN**

(141) Rakúske orgány uviedli svoje stanovisko konštatovaním, že proces privatizácie bol otvorený a transparentný a nespájal sa s podmienkami. Aj keď bola lehota konania pre obmedzenú platnosť privatizačného oprávnenia krátka, v porovnaní s podobnými konaniami nebola nezvyčajne krátka.

(142) V rámci konania sa nevyskytol nerovnaký prístup k uchádzačom. Podmienky konania boli pre všetkých uchádzačov rovnaké. Rakúske orgány sa domnievajú, že príčina predloženia len jedinej záväznej ponuky sa spája skôr s prudkým zhoršením hospodárskej situácie v európskom odvetví leteckej dopravy počas privatizácie, s účasťou Air France/KLM a British Airways na iných transakciách a vysokými nákladmi, ktoré by vznikli iným uchádzačom okrem spoločnosti Lufthansa pri prechode k inému združeniu.

5.1. **Primeranosť konania**

(143) Rakúske orgány vyjadrujú prekvapenie, že spoločnosť Air France/KLM nevedela, že predloženie ponuky s negatívnou obstarávacou cenou bolo prípustné. Podľa podmienok konania je predloženie ponuky s negatívnou obstarávacou cenou vždy možné. Ak Air France/KLM skutočne nemala istotu, či je predloženie ponuky s negatívnou obstarávacou cenou možné, mala mnoho možností ujasniť si túto otázku s investičnými bankami alebo priamo s ÖIAG. To sa však nestalo.

(144) Rakúske orgány potvrdzujú, že Air France/KLM mala možnosť, tak ako ostatní dvaja uchádzači, ktorí postúpili do druhého kola privatizácie, predložiť ponuku s negatívnou obstarávacou cenou.

(145) Rakúske orgány ďalej uvádzajú, že ÖIAG krátko po uplynutí lehoty na predloženie ponúk […].

(146) […]

(147) […]

(148) Rakúske orgány namietajú proti vyjadreniu spoločnosti Air France/KLM, že ÖIAG najprv poskytla Austrian Airlines príspevok vo výške 500 mil. EUR a až potom mohla privatizovať podnik. Okrem toho by bolo nevyhnutné preskúmať príspevok poskytnutý pred privatizáciou aj na základe právnych predpisov o poskytovaní štátnej pomoci.

5.2. **Negatívna obstarávacia cena**

(149) Rakúske orgány namietajú proti argumentu, ktorý vyjadrila NIKI vo svojom stanovisku, že uvedená cena nebola negatívna obstarávacia cena, ale bola to podmienka. Pri posúdení obstarávania akcií sa rozhodnutie uchádzača zakladá na sume všetkých platieb nevyhnutne spojených s obstarávaním. Rozhodnutie spoločnosti Lufthansa nebolo závislé od nepeňažnej podmienky, ale táto spoločnosť jednoducho ponúkla negatívnu cenu.

5.3. **Negatívna trhová hodnota**

(150) Rakúske orgány považujú za nepodstatné tvrdenie, ktoré v sťažnosti uviedla spoločnosť NIKI, že bol k dispozícii pozitívny (hospodársky) vlastný kapitál, pričom sa bral do úvahy vlastný kapitál vykázaný v konsolidácii súvahy Austrian Airlines k 31. decembru 2008, pretože údaje vypočítané na základe medzinárodných účtovných štandardov IFRS a usmernení týkajúcich sa ich výkladu sa porovnali s trhovou hodnotou podniku pod podmienkou pokračovania činnosti podniku.

(151) Rakúske orgány poukazujú na výpočet NIKI, podľa ktorého by mohla Austrian Airlines po poskytnutí príspevku vo výške 500 mil. EUR vykonávať svoju činnosť […] rokov bez akýchkoľvek reštrukturalizačných opatrení, napriek ročnému negatívnemu finančnému toku vo výške […] EUR, a uvádzajú, že je to v rozpore s hospodárskou skutočnosťou, pretože Austrian Airlines musí byť vždy schopná splniť splatné finančné záväzky. Preto je nevhodné tvrdenie NIKI, že hodnota podniku Austrian Airlines nie je negatívna.

5.4. **Alternatívne scenáre**

(152) NIKI argumentovala, že Austrian Airlines by pokračovala v prevádzke aj v prípade platobnej neschopnosti. Rakúske orgány to popierajú a uvádzajú, že by to bolo v rozpore so zákonom. Podľa článku 109 a článku 106 rakúskeho zákona o leteckej doprave by sa v prípade platobnej neschopnosti musela prevádzková licencia leteckej spoločnosti zrušiť. Pokračovanie prevádzky leteckej spoločnosti prostredníctvom správcu konkurznej podstaty nie je bez prevádzkovej licencie možné.

(153) NIKI tiež tvrdila, že hodnota aktív Austrian Airlines by bola dostatočná na pokrytie záväzkov v prípade likvidácie, takže ÖIAG by nemusela znášať žiadne likvidačné náklady. Rakúske orgány uvádzajú, že toto tvrdenie sa zakladá na predpoklade, že hodnota aktív Austrian Airlines prevyšuje hodnotu jej záväzkov o […] EUR. Uvedený predpoklad sa týka jednoznačne vlastného kapitálu vykázaného v konsolidovanej súvahe k 31. decembru 2008. Rakúske orgány sa domnievajú, že na základe týchto údajov nie je možné vyvodiť závery týkajúce sa likvidačných nákladov.

(154) NIKI tiež argumentovala, že menšinový akcionár ÖIAG by neznášal sám náklady spojené s likvidáciou alebo platobnou neschopnosťou. Rakúske orgány uvádzajú, že to nie je ten prípad. Spoločnosť ÖIAG je dominantný a najväčší vlastník podielových akcií Austrian Airlines a táto spoločnosť musí sama znášať hospodárske riziká súvisiace s jej ostatnými účasťami, vyplývajúce z likvidácie bez sociálnych plánov. Malí akcionári a inštitucionálni investori, ktorí sú pre okolie „neviditeľní“, nie sú vystavení týmto rizikám. ÖIAG preto musí sama znášať náklady na sociálne plány.

5.5. **Plán na reštrukturalizáciu**

(155) Rakúske orgány popierajú tvrdenia NIKI a Air France/KLM, že Lufthansa by mohla byť príjemcom navýšenia kapitálu vo výške 500 mil. EUR. To nezodpovedá skutočnosti. Nie je udržateľný názor, že Lufthansa by po skončení transakcie mala výhody z navýšenia kapitálu svojej budúcej dcérskej spoločnosti a na tomto základe bola sama príjemcom (poskytnutej) pomoci na reštrukturalizáciu. Rakúske orgány sa domnievajú, že interpretácia spoločnosti Air France/KLM je preto v tejto súvislosti nevhodná.

(156) Rakúske orgány popierajú tvrdenie niektorých tretích strán, že reštrukturalizácia neustanovuje žiadne štrukturálne opatrenia, a preto uchádzačov zaťažuje štrukturálnymi úpravami. Hlavným prvkom plánu na reštrukturalizáciu sú úpravy vo forme zníženia kapacít s cieľom zohľadniť predvídateľný vývoj dopytu. Austrian Airlines už v lete 2008 znížila počet lietadiel zo 105 na 98 a svoju kapacitu v oblasti diaľkových trás znížila o […]. Nie je opodstatnený predpoklad, že Austrian Airlines realizuje stratégiu expanzie v oblasti krátkych a stredných trás.

(157) Rakúske orgány takisto popierajú tvrdenie spoločnosti NIKI, že Austrian Airlines už v minulosti získala štátnu pomoc rôznymi spôsobmi: uvedená údajná pomoc nie je predmetom konania vo veci formálneho zisťovania, ako sa uvádza v rozhodnutí Komisie týkajúcom sa začatia konania. Tvrdenia v tejto súvislosti preto nie sú prípustné a sú neopodstatnené. V každom prípade rakúske orgány v tejto súvislosti rozhodne odmietajú tvrdenie, že Austrian Airlines už bola v minulosti poskytnutá štátna pomoc. Uvedené opatrenia nezodpovedajú definícii pomoci v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES. Niektoré z týchto opatrení boli prijaté pred pristúpením Rakúska k EHP a EÚ. Ostatné opatrenia nie sú štátnymi opatreniami, pretože napríklad letisko Viedeň je prevažne v súkromnom vlastníctve.

(158) Pokiaľ ide o plánované navýšenie kapitálu v roku 2006, rakúske orgány poukazujú na skutočnosť, že súkromní investori sa na ňom zúčastnili za tých istých podmienok ako ÖIAG. Navýšenie kapitálu bolo nadmerne upísané a rozloženie medzi súkromných investorov mohlo byť ešte väčšie. Aby sa zabránilo zníženiu hodnoty účasti ÖIAG, podiel tejto spoločnosti na navýšení kapitálu presne zodpovedal jej podielu v Austrian Airlines. To sa nepovažuje za štátnu pomoc. V súvislosti s tvrdením, že Austrian Airlines zaviedla skrátený pracovný čas a že rozdiel medzi úplným a skráteným pracovným časom platí štát, je toto opatrenie všeobecne uplatniteľné. Takisto by bola všeobecne uplatniteľná akákoľvek ochrana, ktorú zaručuje rakúske pracovné právo zamestnancom so skráteným pracovným úväzkom.

(159) Rakúske orgány popierajú tvrdenia NIKI, že udelenie dopravných práv spoločnosti Austrian Airlines sa považuje za štátnu pomoc. Dopravné práva vyplývajú pôvodne z bilaterálnych dohôd o leteckej doprave. Zmluvné štáty udelili leteckým spoločnostiam právo vykonávať v rámci bilaterálnych dohôd o leteckej doprave príslušné dopravné práva. Preto z toho nevyplývajú náklady pre zmluvný štát. Okrem toho neexistuje žiadny trh na uplatňovanie dopravných práv. Dopravné práva nie je možné predať ani vydražiť.

5.6. **Reakcie na ostatné skutočnosti uvedené v pripomienkach tretích strán**

(160) Skutočnosť, že Austrian Airlines sa riadi podľa SCA Schedule Coordination Austria GmbH (ďalej len „SCA GmbH“), sa v stanoviskách tretích strán uvádza takisto ako problematická. Rakúske orgány uvádzajú, že SCA GmbH je sprostredkovateľ letových plánov alebo letiskový koordinátor na letisku Viedeň v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva ([28]). Nariadenie (ES) č. 793/2004 upravuje činnosti SCA GmbH tak, že jediný vlastník akcií nemôže mať žiadny vplyv na prideľovanie prevádzkových intervalov.

(161) Robin Hood Aviation uviedla, že pomoc na záchranu sa použila na financovanie zmeny hospodárskej súťaže na trase Graz – Štutgart. Rakúske orgány to popierajú.

(162) Rakúske orgány popierajú tiež tvrdenie spoločnosti Ryanair, že Austrian Airlines by v súťaži s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami v budúcnosti neponúkli lety, ktoré by pokryli náklady. Uvedené tvrdenia sa nezakladajú na dôkazoch. Rakúske orgány sa okrem toho domnievajú, že Komisia by v podstate v rámci kontrolných konaní týkajúcich sa koncentrácie preskúmala uvedené pochybnosti.

(163) Listom z 22. mája 2009 poskytli rakúske orgány Komisii ďalšie informácie týkajúce sa mnohých bodov.

([28]) Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 50.

(164) V súvislosti so skutočnosťou, že spoločnosť ÖIAG sa považuje za dominantného vlastníka podielových akcií Austrian Airlines, rakúske orgány poukazujú na skutočnosť, že ÖIAG priamo vlastní 41,56 % podielových akcií Austrian Airlines a vytvorila syndikát s ostatnými inštitucionálnymi investormi, ktorý vlastní ďalších 7,05 % podielových akcií Austrian Airlines. Syndikátová dohoda ustanovuje jednotné hlasovanie na valných zhromaždeniach Austrian Airlines. 3,45 % podielových akcií Austrian Airlines (bez hlasovacieho práva) vlastní Austrian Airlines a zvyšných 47,94 % vlastnia nezávislí akcionári.

(165) ÖIAG a členovia syndikátu vlastnia spolu 48,61 % podielových akcií Austrian Airlines a majú 50,34 % hlasovacích práv, keďže akcie, ktoré vlastní Austrian Airlines sú bez hlasovacieho práva.

(166) Rakúske orgány ďalej uvádzajú, že nezávislí akcionári nie sú povinní zúčastniť sa na predaji za negatívnu obstarávaciu cenu, pretože podľa rakúskeho zákona o platobnej neschopnosti sa akcionári nemusia podieľať na nákladoch spojených s platobnou neschopnosťou. Ich straty sa obmedzujú na straty ich finančných príspevkov alebo na obstarávaciu cenu, ktorú zaplatili za akcie. Nezávislí akcionári preto v prípade platobnej neschopnosti alebo likvidácie Austrian Airlines neznášajú žiadne náklady a nie sú povinní vziať do úvahy alternatívne scenáre.

(167) Okrem toho, nezávislí akcionári by nemuseli prijať negatívnu obstarávaciu cenu. Naopak, rakúsky zákon o prevzatí ustanovuje pri transakciách, ktoré súvisia so zmenou kontroly nad podnikom, že obstarávacia cena zodpovedá podľa objemu obchodu váženému burzovému kurzu za posledných šesť mesiacov, ktorý nemusí byť nevyhnutne v súlade s hospodárskou hodnotou ich podielových akcií. Základom kurzu akcií môžu byť, ako v prípade Austrian Airlines, očakávania trhu týkajúce sa prevzatia, takže zriedka odráža základnú hodnotu podniku.

(168) Nezávislí akcionári sa takisto nemusia podieľať na nákladoch spojených s likvidáciou a platobnou neschopnosťou a nemusia prispieť k negatívnej obstarávacej cene. Toto takzvané „čierne pasažierstvo“ je výsledkom ochrany, ktorú nezávislým akcionárom poskytuje rakúske právo obchodných spoločností a zákon o platobnej neschopnosti a európsky právny rámec týkajúci sa prevzatia.

(169) Rakúske orgány uvádzajú, že zaplatenie negatívnej obstarávacej ceny v prospech ÖIAG je priamym následkom negatívnej hodnoty vlastného imania Austrian Airlines a najmä zákonného záväzku uchádzača odkúpiť podielové akcie nezávislých akcionárov s cieľom získať 100 % vlastníctvo, a to za cenu, ktorá neodráža hospodársku cenu leteckej spoločnosti.

(170) Rakúske orgány sa domnievajú, že ÖIAG postupovala ako racionálny súkromný investor konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom, keďže prevzala celú negatívnu obstarávaciu cenu, ktorá sa týka 100 % negatívnej hodnoty vlastného imania Austrian Airlines a zákonom stanovenej pozitívnej ceny ponuky pre nezávislých akcionárov s cieľom úplne privatizovať Austrian Airlines.

(171) Rakúske orgány ďalej uvádzajú, že nezávislým akcionárom nebola počas privatizácie poskytnutá štátna pomoc, pretože, po prvé, ponuka na prevzatie neobsahuje verejné prostriedky, ale zaplatí ju úspešný uchádzač Lufthansa. Po druhé, cenu, ktorú vyplatia nezávislým akcionárom, nestanoví štát, ale určí sa na základe záväzných predpisov na výpočet ceny na prevzatie podniku so zmenou kontroly nad podnikom podľa rakúskeho zákona o prevzatí.

(172) Rakúske orgány uviedli, že podľa rakúskych právnych predpisov nie je žiadny vlastník podielových akcií povinný znášať sociálne náklady v prípade platobnej neschopnosti. Poukázali na skutočnosť, že rakúsky garančný fond, ktorý bol zriadený v súlade so zákonom o garančnom poistení, pokrýva nasledujúce náklady:

— zákonom stanovené odstupné do výšky 6 030 EUR mesačne,

— mzdy do výšky 8 040 EUR mesačne,

— dôchodkové nároky, maximálne 24 mesačných platieb na základe nárokovateľného príspevku a obmedzeného na 6 000 EUR mesačne,

— náhrady za dovolenku a

— odstupné v prípade výpovede.

(173) Fond nepokrýva platby za odstupné a mesačné mzdy, ktoré sú vyššie ako uvedené limity. Okrem toho, z fondu sa nehradia nároky vyplývajúce z kolektívnej zmluvy a sociálneho plánu.

(174) […] V tejto súvislosti uvádzajú ďalší odhad sociálnych nákladov, ktorý vykonala spoločnosť Ernst & Young 12. marca 2009. Tento odhad vykazuje sociálne náklady 1. skupiny podnikov Austrian Airlines a 2. Austrian Airlines AG a Tyrolean Airways. […]

(175) Rakúske orgány okrem toho predložili ďalšie informácie týkajúce sa otázky, či by holdingová spoločnosť v podobnej situácii ako ÖIAG brala do úvahy kurzové straty, ktoré vznikli na základe zníženia bonity a porovnateľných strát.

6. EXISTENCIA POMOCI

6.1. Právny základ na posúdenie pomoci

(176) Podľa článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES „pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi".

(177) Pojem „štátna pomoc" obsahuje každú priamo alebo nepriamo udelenú výhodu, ktorá je financovaná zo štátnych prostriedkov alebo ju poskytne samotný štát alebo sprostredkujúci orgán z poverenia štátu.

(178) Kritériá stanovené v článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES sú kumulatívne. Aby bolo možné určiť, či sa oznámené opatrenia považujú za štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES, je potrebné preskúmať, či sú splnené všetky nasledujúce podmienky:

— finančnú pomoc poskytuje štát alebo je poskytnutá zo štátnych prostriedkov,

— finančná pomoc zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru,

— finančná pomoc narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a

— finančná pomoc ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

(179) Komisia uskutočnila presnú a dôkladnú analýzu stanovísk, ktoré boli doručené pri začatí konania, ako aj pripomienok Rakúska. Komisia takisto poverila expertov (spoločnosť Moore Stephens), aby vykonali audit finančných údajov a predpokladov, ktoré boli základom predaja.

(180) Spoločnosť Moore Stephens vykonala audit vo Viedni od 23. marca 2009 do 16. apríla 2009. Rakúske orgány poskytli expertom pri audite podporu a experti mali prístup ku všetkým potrebným dokumentom a tiež do databázy.

(181) V danom prípade rakúske orgány uviedli, že oznámené opatrenie sa nepovažuje za štátnu pomoc najmä preto, lebo cena, ktorá je výsledkom otvoreného, transparentného a nediskriminačného procesu predaja, je trhová cena. Alternatívne uviedli, že oznámená pomoc sa nepovažuje za štátnu pomoc, pretože ÖIAG postupovala tak, ako by v podobnej situácii postupoval investor konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom, pokiaľ sa všetky alternatívne scenáre, ktoré mala ÖIAG k dispozícii, spájali s vyššími nákladmi a ÖIAG zvolila ekonomicky najvýhodnejšiu možnosť.

(182) Komisia, aby sa presvedčila, že predaj neobsahoval štátnu pomoc, preskúma, či sa Austrian Airlines predali za trhovú cenu. Komisia v tejto súvislosti vytvorila určité zásady týkajúce sa privatizácie podnikov v štátnom vlastníctve, ktoré vznikli na základe jednotlivých prípadov preskúmania počas dlhoročnej rozhodovacej praxe ([29]). Podľa okolností je možné štátnu pomoc poskytnúť kupujúcemu subjektu alebo privatizovanému podniku.

6.1.1. *Ocenenie predajnej ceny Austrian Airlines*

(183) V predloženom prípade Komisia konštatuje, že Rakúsko udelilo spoločnosti ÖIAG privatizačné oprávnenie, na základe ktorého ÖIAG síce uskutočnila transparentný a nediskriminačný predaj, bolo v ňom však stanovených mnoho podmienok. Preto, zdá sa, nie je možné vylúčiť domnienku, že transakcia obsahuje štátnu pomoc.

(184) Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že ak štát ako predajca ukladá kupujúcemu určité podmienky, znižuje tým prípadne predajnú cenu a na základe tejto skutočnosti sa vzdáva dodatočných prostriedkov. Okrem toho môžu podmienky vopred odradiť prípadných investorov od predloženia ponuky, takže sa naruší prostredie hospodárskej súťaže predaja a ani najvyššia konečná ponuka nepredstavuje nevyhnutne skutočnú trhovú hodnotu.

([29]) Pozri *XXIII. správu o politike hospodárskej súťaže z roku 1993* (ISBN 92-826-8372-9), body 402 a 403.

(185) Ak štát také podmienky ustanoví a súhlasí s tým, že za podielové akcie alebo za aktíva, ktoré má vo svojom vlastníctve, nedostane najlepšiu cenu, štát nepostupuje ako aktér konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom, ktorý by sa usiloval dosiahnuť čo najvyššiu cenu. Namiesto toho sa štát rozhodne pre predaj podniku za cenu, ktorá je nižšia ako trhová cena. Komisia sa domnieva, že aktér konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom by nemal žiadny hospodársky záujem na uložení porovnateľných podmienok, ale podnik by predal uchádzačovi, ktorý by ponúkol najvyššiu cenu a ktorý by potom mohol slobodne rozhodnúť o budúcnosti získaného podniku alebo získaných aktív.

(186) V uvedenom prípade je potrebné preskúmať, či podnik nemal hospodársku výhodu z transakcie, v súvislosti s tým sa v treťom pododseku odseku 43 usmernení o leteckej doprave z roku 1994 ustanovuje, že podnik musí oceniť nezávislý expert, ktorý stanoví účtovnú hodnotu (hodnotu naďalej prevádzkyschopného podniku) podniku za bežných podmienok.

(187) Vo svojom rozsudku vo veci *Stardust Marine* Súdny dvor konštatuje, že „na preskúmanie otázky, či štát konal ako obozretný investor v trhovom hospodárstve, treba hľadieť v kontexte času, v ktorom boli prijaté finančné opatrenia na podporu, aby sme mohli určiť, či bolo konanie štátu rozumné z hospodárskeho hľadiska, a že v každom posúdení sa treba zdržať hodnotenia z dôvodu neskoršej situácie“ ([30]). V uvedenom prípade je rozhodujúci deň (5. december 2008), keď sa ÖIAG zmluvne dohodla so spoločnosťou Lufthansa o predaji svojej účasti v Austrian Airlines vo výške 41,56 %.

Hodnota naďalej prevádzkyschopného podniku (Going concern value) Austrian Airlines

(188) Ako sa uvádza, 5. decembra 2008 Rakúsko predložilo ocenenie hodnoty vlastného imania Austrian Airlines na samostatnom základe, ktoré vypracovala spoločnosť Deloitte pod podmienkou pokračovania činnosti podniku a pomocou metódy diskontovaných peňažných tokov (discounted cash flow, ďalej len „DCF“). Na základe uvedeného ocenenia vrátane údajov týkajúcich sa obchodného plánu mohla Komisia s pomocou svojich nezávislých expertov preskúmať, či cena, ktorú zaplatila Lufthansa, zodpovedá trhovej cene.

(189) Spoločnosť Deloitte uskutočnila svoje ocenenie DCF v súlade s rakúskymi odbornými normami pre oceňovanie a použila na to obchodný plán manažmentu Austrian Airlines, ktorý sa prispôsobil s cieľom zohľadniť zmenené hospodárske prostredie a úspory nákladov, ktoré prisľúbil manažment. Obchodný plán predložený 5. decembra 2008 sa zakladá na zachovaní samostatnosti (Stand-alone-Basis) a nezohľadňuje prípadné synergie, ktoré by sa mohli dosiahnuť so strategickým partnerom. Obchodný plán zahŕňa opatrenia na optimalizáciu (ako […]) v celkovej výške […] EUR. Okrem toho sa predpokladá, že […].

(190) Na určenie vplyvu týchto opatrení na peňažné toky Austrian Airlines spoločnosť Deloitte použila vo svojom ocenení nasledujúce tri fázy pre čistú súčasnú hodnotu kapitálu (net present value, ďalej len „NPV“):

— fáza I (12/2008 – 12/2012) na základe predloženia obchodného plánu manažmentu po úprave zo strany Deloitte,

— fáza II (2013 – 2021) na základe zapojenia […] s cieľom zohľadniť uvedené, ako aj predpokladanej miery rastu vo výške […] % ročne, a

— fáza III (od roku 2022) ako konečná hodnota za predpokladu, že podnik dosiahne svoju stálu dlhodobú mieru rastu vo výške […] % ročne.

(191) Komisia konštatuje, že predpoklady, ktoré sú základom základného scenára, sú v tomto osobitnom prípade oprávnené, najmä vzhľadom na […]. Okrem toho je priemerný vek lietadiel Austrian Airlines približne […] rokov, čo je v porovnaní s uchádzačmi […]. Nejednotnosť týkajúca sa typu a veku lietadiel spoločnosti Austrian Airlines je čiastočne výsledkom prevzatia tejto spoločnosti dvomi uchádzačmi (Lauda a Tyrolean) a okrem toho sú lietadlá v porovnaní s uchádzačmi podobnej veľkosti veľmi rozdielne. Komisia konštatuje, že v základnom scenári je potrebné z týchto dvoch faktorov vziať do úvahy […], aj keď sa podnik nachádza v ťažkostiach a vzhľadom na význam úspor pri obnovení životaschopnosti v tomto odvetví.

(192) V nasledujúcej tabuľke sa uvádzajú výsledky výpočtu vlastného kapitálu. Výpočet sa zakladá na obchodnom scenári, ktorý určilo Rakúsko a v ktorom sa okrem iného predpokladá vážený priemer nákladovosti kapitálu (weighted average cost of capital, ďalej len „WACC“) vo výške […] % vo fáze I a II, ako aj […] % ([31]) vo fáze III.

([30]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, *Francúzsko/Komisia* („Stardust Marine“), Zb. 2002, s. I-4397, bod 71.

([31]) Diskontná miera na výpočet konečnej hodnoty (terminal value, ďalej len „TV“) sa vypočíta ako rozdiel medzi uplatnenou mierou WACC a odhadovanou mierou stabilného dlhodobého rastu (v uvedenom prípade […]).

Tabuľka 7

Výpočet hodnoty podniku Austrian Airlines – základný scenár

[v mil. EUR (*)]

	Fáza I					Fáza II	Fáza III
	dec. 2008 Je	2009 Rozpočet	2010 Rozpočet	2011 Rozpočet	2012 Rozpočet	2013-2021 Rozpočet (***)	od roku 2022 Konečná hodnota
Výnosy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zníženie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Upravené dane	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý prevádzkový zisk znížený o upravenédane	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Zníženie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Zmena kapitálových nákladov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Zmena prevádzkových prostriedkov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Voľný peňažný tok (FCF)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…] (**)
NPV fáza I + II + III	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV celkom	[…]						
NPV prenesenie straty	[…]						
Neprevádzkové finanč. aktíva	[…]						
Trhová hodnota celkového imania	[…]						
Čistá hodnota dlhov	[…]						
Hodnota vlastného imania	[…]						

Zdroj: Hodnotiaca správa spoločnosti Deloitte z 19. marca 2009
(*) Rozdiely po zaokrúhlení.
(**) Diskontná miera (pozri poznámku 31)
(***) Zhrnuté údaje (pozri poznámku 32)

(193) Kumulatívna čistá súčasná hodnota voľných peňažných tokov fázy I, II ([32]) a III, hodnota prevodu straty a trhová hodnota aktív, ktoré neslúžia na podnikové účely, tvoria trhovú hodnotu celkového imania (Entity Value) Austrian Airlines vo výške […] EUR. Od trhovej hodnoty celkového imania sa odpočíta trhová hodnota záväzkov k 5. decembru 2008 vo výške […] EUR, takže výsledkom je negatívna hodnota vlastného imania vo výške […] EUR.

([32])

Fáza II	2013 Rozpočet	2014 Rozpočet	2015 Rozpočet	2016 Rozpočet	2017 Rozpočet	2018 Rozpočet	2019 Rozpočet	2020 Rozpočet	2021 Rozpočet	Suma
FCF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
NPV	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(194) Komisia berie na vedomie, že v súvislosti s váženým priemerom nákladovosti kapitálu, ktorý sa používa ako diskontná miera na výpočet čistej súčasnej hodnoty kapitálu voľných peňažných tokov, sa predpokladá diskontná miera na výpočet príplatku za úverové riziko vo výške […] základných bodov pre zadlženie Austrian Airlines. Uvedený príplatok vyplýva z rizikového príplatku, ktorý banky uplatnili od začiatku roka 2009 na poskytnuté úvery na záchranu. Komisia poukazuje na skutočnosť, že v decembri 2009 bol pre Credit Default Swap ([33]) spoločnosti Lufthansa nevyhnutný rizikový príplatok vo výške […] základných bodov. Rizikový príplatok vo výške […] základných bodov sa preto zdá veľmi nízky a neodráža úplne rizikovú situáciu Austrian Airlines.

(195) Expert Komisie preto zopakoval výpočet spoločnosti Deloitte s váženým priemerom nákladovosti kapitálu vo výške […] % a […] %. Komisia poznamenáva, že použitý vážený priemer nákladovosti kapitálu – s cieľom zahrnúť rizikový príplatok, ktorý by mohli akcionári a veritelia Austrian Airlines požadovať – podstatne zvyšuje negatívnu hodnotu vlastného imania Austrian Airlines (pozri nasledujúcu tabuľku).

Tabuľka 8

Analýza citlivosti váženého priemeru nákladovosti kapitálu pre hodnotu vlastného imania Austrian Airlines

(v mil. EUR)

WACC	Hodnota vlastného imania	Rozdiel pri hodnote vlastného imania
[…] % vo fáze I a II a […] % vo fáze III	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]

(196) Expert Komisie dodatočne ohodnotil kombináciu zloženú z pesimistickej a optimistickej kombinácie udalostí a ich vplyvov na hodnotu vlastného imania Austrian Airlines. Expert uskutočnil hodnotenie na základe obchodného plánu Austrian Airlines a hodnotiaceho modelu Deloitte a určil najlepší a najhorší scenár, pričom použil príplatok za úverové riziko, ktorý by podľa jeho odhadu použil trh. Výsledky uvedenej analýzy citlivosti sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 9

Analýza citlivosti pre hodnotu vlastného imania Austrian Airlines

(v mil. EUR)

	Trhová hodnota celkového imania (1)	Čistá hodnota dlhov (2)	Hodnota vlastného imania (1) – (2)	Rozdiel týkajúci savlastného imania	Rozdiel týkajúci savlastného imania v %
Optimistický scenár („Best case“)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Základný scenár (Deloitte)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pesimistický scenár („Worst case“)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(197) V najlepšom (optimistickom) scenári expert Komisie predpokladá, že plán na reštrukturalizáciu je úspešnejší ako manažment predpokladal a v súvislosti s nákladmi na personál bude možné zachovať konštantnú percentuálnu sadzbu vo výške […] % zisku v období rokov 2009 – 2012. Vážený priemer nákladovosti kapitálu je […] %. Na základe uvedených predpokladov je hodnota vlastného imania […] mil. EUR, čo je o […] mil. EUR alebo […] % pozitívnejšie ako základný scenár spoločnosti Deloitte.

([33]) Takzvaný Credit Default Swap je úverový derivát, pri ktorom ten, kto kupuje Swap, musí predávajúcemu zaplatiť mnoho poplatkov a kupujúci za to dostane kompenzačnú náhradu, ak by sa pôžička alebo úver nesplácali (nespravovali).

(198) V najhoršom scenári expert Komisie predpokladá nižší rast obratu, ktorý je v súlade s odhadmi HDP cieľových trhov Austrian Airlines (t. j. […] % rast v roku 2011 namiesto […] % a […] % v roku 2012 namiesto […] %), a takisto predpokladá, že manažment bude môcť v období od 2011 do 2012 len zachovať konštantnú percentuálnu sadzbu vecných a personálnych nákladov namiesto toho, aby prijal opatrenia na zníženie nákladov. Na základe uvedeného je hodnota vlastného imania […] mil. EUR, čo je o […] mil. EUR alebo […] % negatívnejšie ako v základnom scenári.

(199) Na základe tejto skutočnosti môže Komisia konštatovať, že hodnota vlastného imania Austrian Airlines za predpokladu ďalšej prevádzkyschopnosti podniku by v čase predaja bola v rozsahu od […] mil. EUR do […] mil. EUR, a teda priemerne […] mil. EUR.

Podiel hodnoty vlastného imania, za ktorý kupujúci zaplatí

(200) Komisia konštatuje, že uvedená hodnota vlastného imania zodpovedá 100 % účasti v Austrian Airlines. ÖIAG vlastní len 41,56 % tejto účasti. Podľa článku 22 ods. 2 rakúskeho zákona o prevzatí sa priama kontrolujúca účasť považuje za priamu účasť v spoločnosti, ktorá vlastníkovi udelí viac ako 30 % hlasovacích práv viazaných na stále akcie s hlasovacími právami. V uvedenom prípade sa preto ÖIAG môže považovať za kontrolujúceho akcionára. Neexistuje žiadny iný akcionár, ktorý by sa mohol takisto považovať za kontrolujúceho akcionára alebo aspoň za vlastníka menšinového podielu s právom veta (25 % a 1 akcia).

(201) Komisia konštatuje, že spravidla sa určí príplatok za nadobudnutie kontroly, ktorý zahŕňa zvýšenie hodnoty na základe výhody možnosti kontroly, keď pôvodný ukazovateľ hodnoty nezahŕňa túto možnosť. V uvedenom prípade to potvrdzuje skutočnosť, že Lufthansa na základe získania kontrolujúcej účasti v Austrian Airlines preberá tiež celú zodpovednosť za reštrukturalizáciu podniku a výhoda vykonávania kontroly nie je pre kupujúceho výhoda, ale skôr záťaž. Komisia takisto súhlasí s rakúskymi orgánmi, že percentuálna sadzba 58,44 % je negatívnym príplatkom za nadobudnutie kontroly, ktorý musí ÖIAG ako kontrolujúci akcionár prevziať, ak predá svoje akcie. To vysvetľuje, prečo Lufthansa zaplatí negatívnejšiu cenu ako 41,56 % ceny naďalej prevádzkyschopného podniku.

(202) Okrem toho je tiež potrebné prijať takzvanú blokovú zľavu za akcie ÖIAG. Táto zľava môže byť stanovená s cieľom zahrnúť negatívny vplyv na kurz akcií, ak sa naraz ponúka na predaj väčší blok akcií, trh sa zaplaví príkazmi na predaj a nedostatočný dopyt sa nevyrovná ponuke. V uvedenom prípade ÖIAG vlastní 36 626 875 akcií z celkového počtu 88 134 724 akcií Austrian Airlines. Takisto je potrebné vziať do úvahy skutočnosť, že na burze sa obchoduje iba so 47,94 % akciového kapitálu Austrian Airlines. Preto je logické, že ÖIAG by prijala nižšiu cenu, aby mohla predať svoje akcie *en bloc*.

(203) Na základe uvedených skutočností môže Komisia konštatovať, že cena za účasť ÖIAG, ktorá predstavuje 41,56 %, zodpovedá 100 % hodnoty vlastného imania.

(204) Okrem toho Komisia, bez toho, aby boli dotknuté uvedené argumenty alebo tu vyvodené závery, konštatuje že hodnota za 41,56 % bez ohľadu na príplatok za nadobudnutie kontroly a blokovú zľavu je v rozsahu od […] EUR a […] EUR, a teda priemerná hodnota je […] EUR.

Cena, ktorú Lufthansa zaplatí za akcie ÖIAG v Austrian Airlines

(205) Ako bolo práve uvedené, cena, ktorú Lufthansa zaplatí, sa skladá z troch častí: a) 366 268,75 EUR (0,01 EUR za akciu); b) konsolidačný prísľub a c) príspevok ÖIAG vo výške 500 mil. EUR.

(206) Expert Komisie preskúmal prípadnú platbu z konsolidačného prísľubu. Konštatoval, že konsolidačný prísľub bude splatný po podpísaní účtovných dokumentov spoločnosti Austrian Airlines pre končiaci fiškálny rok 2011. Podľa podmienok konsolidačného prísľubu nemôže maximálna možná dodatočná platba prevýšiť sumu za jednu akciu, ktorú zaplatia menšinovým akcionárom podľa rakúskeho zákona o prevzatí, pokiaľ Lufthansa nezvýši svoju ponuku pre menšinových akcionárov. Maximálna suma, ktorú môže ÖIAG získať, je preto 164,1 mil. EUR.

(207) Konsolidačný prísľub obsahuje dve zložky: […] ([34])

(208) […]

(209) Expert Komisie preskúmal správu, ktorú vyhotovila spoločnosť Merrill Lynch ako poradca spoločnosti ÖIAG a v ktorej sa analyzuje možná platba z konsolidačného prísľubu. Spoločnosť Moore Stephens dospela k záveru, že odhad spoločnosti Merrill Lynch týkajúci sa platby z konsolidačného prísľubu sa zakladá na racionálnych predpokladoch a pri odhade sa použili uznané a zavedené techniky hodnotenia kapitálového trhu.

(210) Expert Komisie vykonal bez ohľadu na uvedenú skutočnosť analýzu citlivosti s cieľom určiť platbu v závislosti od rôznych […]. Výsledky sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

([34]) Pozri poznámku pod čiarou č. 23.

Tabuľka 10

Analýza citlivosti […]

Citlivosť […]	Kumulatívne […]	Kumulatívne upravené konsolidované […]	Platba
0,0 %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]

(211) Pokiaľ ide o […], ktorá sa vymeriava na základe […], Komisia konštatuje, že na základe zhoršenia situácie na európskom trhu s osobnou a nákladnou leteckou dopravou vyplýva riziko, že […].

(212) Z uvedených skutočností vyplýva […]. V tejto súvislosti môže Komisia konštatovať, že cena, ktorú zaplatila Lufthansa, je v rozsahu od […] mil. EUR a […] mil. EUR, v závislosti od platby z konsolidačného prísľubu (pozri tabuľku 11).

Tabuľka 11

Prehľad ceny, ktorú zaplatila Lufthansa

(v mil. EUR)

Cena, ktorú zaplatila Lufthansa za akcie ÖIAG	Maximálna cena	Minimálna cena
(1) Cena za akcie ÖIAG	[…]	[…]
(2) Konsolidačný prísľub ([…])	[…]	[…]
(3) Príspevok ÖIAG	[…]	[…]
Spolu (1) + (2) + (3)	[…]	[…]

Cena zaplatená menšinovým akcionárom

(213) So zreteľom na skutočnosť, že Lufthansa zaplatila za akcie vo vlastníctve ostatných akcionárov inú cenu ako za akcie ÖIAG, Komisia konštatuje, že verejné prevzatie podniku, ktorý je kótovaný na burze v Rakúsku, podlieha zákonu o prevzatí, ktorý sa uplatňuje prostredníctvom preberacej komisie. Táto komisia zabezpečí ochranu menšinových akcionárov a realizáciu prevzatia v záujme cieľovej spoločnosti a trhov s cennými papiermi.

(214) Na základe zákona o prevzatí je nový majiteľ vlastniaci viac ako 30 % akcií cieľovej spoločnosti povinný oznámiť záväznú ponuku pre všetky podielové cenné papiere do 20 dní od prekročenia limitu (článok 22 zákona o prevzatí).

(215) Podľa článku 26 zákona o prevzatí nesmie byť cena záväznej alebo dobrovoľnej ponuky na nadobudnutie kontroly nižšia ako maximálny finančný príspevok, ktorý poskytol uchádzač v lehote posledných dvanástich mesiacov pred oznámením ponuky vo forme hotovosti alebo dohodnutého plnenia za tento podielový cenný papier cieľovej spoločnosti; uvedená cena musí okrem toho zodpovedať minimálne priemernému, na základe príslušného obchodovaného objemu váženému, burzovému kurzu príslušného podielového cenného papiera za posledných šesť mesiacov do dňa oznámenia ponuky. Lufthansa ako nový majiteľ kontrolujúcej účasti ÖIAG je preto povinná predložiť všetkým akcionárom ponuku s priemerným váženým kurzom. Komisia poznamenáva, že uchádzač nemá vzhľadom na výšku ceny žiadnu mieru voľnej úvahy.

(216) Okrem toho, transakcia na základe verejného ponukového konania týkajúceho sa akcií ÖIAG prilákala záujem médií a na základe toho potom činnosti na trhu a špekulácie ovplyvnili kurz akcií. Cenový rozdiel môže byť takisto výsledkom zľavy za nadobudnutie kontroly, ktorá sa uplatňuje na menšinové podiely. Na rozdiel od príplatku za nadobudnutie kontroly hodnota menšinových podielov nezahŕňa hodnotu, ktorá sa spája s kontrolujúcou účasťou.

(217) Keďže celková cena vyplatená spoločnosti ÖIAG je negatívna a, ako už bolo uvedené, vyplýva z rokovaní, cena za akcie vo vlastníctve ostatných akcionárov sa stanoví podľa právnych predpisov, všetkým stranám je skutočne vopred známa a v uvedenom prípade by jej výška bola približne 220 mil. EUR.

(218) Na základe uvedenej skutočnosti môže Komisia konštatovať, že cena za menšinové podiely závisí len od zákonných záväzkov, ktoré musí Lufthansa dodržať, a že v uvedenom prípade nie je možné dospieť k záverom týkajúcim sa ceny, ktorú zaplatia menšinovým akcionárom vzhľadom na cenu, ktorú zaplatia spoločnosti ÖIAG.

Záver

(219) Z uvedených skutočností vyplýva, že cena, ktorú zaplatila Lufthansa za akcie ÖIAG, je v rozsahu od […] EUR a […] EUR. To je potrebné porovnať s hodnotou naďalej prevádzkyschopného podniku Austrian Airlines, ktorá je v rozsahu od […] EUR do […] EUR, v priemere […] EUR. Zaplatená cena preto nie je nižšia ako hodnota naďalej prevádzkyschopného podniku. Komisia poznamenáva, že aj keď zaplatená cena zodpovedá iba 41,56 % hodnoty podniku, uvedená cena je veľmi blízko rozsahu, ktorý stanovili experti. Komisia preto konštatuje, že cena, ktorú zaplatila Lufthansa, je v rozsahu trhovej ceny za predané akcie ÖIAG v Austrian Airlines. Podmienky preto nemali žiadny vplyv na predajnú cenu.

(220) Toto konštatovanie potvrdzuje aj kvalitatívne hodnotenie uvedených podmienok. Ako sa už poznamenalo, rakúske orgány uviedli, že podmienky, ktoré pre ÖIAG vyplývali z privatizačného oprávnenia, nemali negatívny ani žiadny vplyv na cenu, ktorú boli kupujúci ochotní zaplatiť.

(221) V súvislosti s cieľom čo najviac zachovať bezpečné pracovné miesta sa Komisia domnieva, že táto požiadavka je cieľ, ktorý je možné dosiahnuť iba na základe najväčšieho úsilia. Komisia konštatuje, že táto podmienka je formulovaná tak, aby na základe toho prípadným kupujúcim nevznikla žiadna zaťažujúca alebo záväzná povinnosť. Komisia sa preto domnieva, že táto podmienka, keďže nepredstavovala žiadnu záťaž a to bolo jasné všetkým kupujúcim na základe formulácie dokumentov týkajúcich sa výberového konania, nespôsobila zníženie ceny a nemohla odradiť prípadných investorov od predloženia ponuky, a že sa s tým preto nespájajú žiadne straty finančných prostriedkov pre štát. Tento záver potvrdzuje aj skutočnosť, že všetky ponuky uchádzačov boli obmedzené a dôkladne formulované, čo im poskytovalo pružnosť, aby zabezpečili splniteľnosť svojich obchodných cieľov orientovaných na zisk ([35]).

([35]) V tejto súvislosti pozri rozhodnutie Komisie 2008/767/ES.

(222) Komisia podobne v súvislosti s vytvorením grémia na ochranu rakúskych regionálnych záujmov konštatuje, že uvedené grémium má len poradný charakter a nemá žiadne rozhodovacie právomoci. Okrem toho, uvedená podmienka by žiadneho z […] uchádzačov neodradila, pretože […]. Komisia preto môže konštatovať, že táto podmienka, keďže nepredstavuje žiadnu záťaž, nespôsobila zníženie obstarávacej ceny a nemohla odradiť prípadných investorov od predloženia ponuky. Preto nezahŕňa štátnu pomoc.

(223) V súvislosti s cieľom zachovať rozhodovaciu centrálu v Rakúsku Komisia konštatuje, že všetci […] uchádzači chceli zachovať rozhodovaciu centrálu v Rakúsku. Keďže táto podmienka sa zakladá na logike požiadavky štruktúry hlavných akcionárov, a dokonca ju spresňuje, Komisia sa zaoberá obidvomi požiadavkami naraz.

(224) V súvislosti s rakúskou štruktúrou hlavných akcionárov Komisia konštatuje, že táto podmienka platila pre všetkých uchádzačov a že všetci […] uchádzači si uvedomovali osobitný trh Austrian Airlines v niektorých regiónoch a zaujímali sa o tento trh, a mali záujem na zachovaní niektorých bilaterálnych dopravných práv; […] Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že uchádzači chceli získať Austrian Airlines ako pokračujúci podnik a nie ako aktíva. Vzhľadom na regulačné a iné osobitosti odvetvia leteckej dopravy sa hodnota leteckej linky určuje väčšinou na základe nehmotného majetku, ako napríklad prevádzkových intervalov a dopravných práv. Preto zachovanie týchto práv považuje predávajúci aj kupujúci za pozitívny prvok s cieľom prípadne chrániť hodnotu podniku.

(225) Na základe uvedených skutočností môže Komisia konštatovať, že táto podmienka a podmienka zachovať rozhodovaciu centrálu v Rakúsku nepredstavujú záťaž, naopak, v zásade sú to obchodné podmienky, ktoré boli v skutočnosti stanovené s cieľom zachovať bilaterálne dopravné práva s určitými tretími krajinami, a teda skôr zabezpečiť zisk podniku a hodnotu Austrian Airlines pre potenciálneho kupujúceho, ako na tento cieľ stanoviť napríklad úrovne výkonu alebo investícií. Preto sa Komisia takisto domnieva, že uvedené podmienky by mohli spôsobiť problémy v súvislosti so zlučiteľnosťou so spoločným trhom, ich význam bol však všetkým prípadným uchádzačom jasný a dôležitý, pretože zachovanie dopravných práv je nevyhnutné. Vzhľadom na súčasnú situáciu rozvoja medzinárodného trhu s leteckou dopravou a bilaterálnych dohôd s tretími štátmi sa Komisia domnieva, že takéto podmienky nie sú v tomto sektore nezvyčajné.

(226) Komisia okrem toho konštatuje, že žiadny prípadný kupujúci nespochybnil tieto podmienky, ale všetci uchádzači sa ich usilovali, aj keď rôznym spôsobom, splniť, […]. Na základe tejto skutočnosti môže Komisia konštatovať, že ani požiadavka zachovať rozhodovaciu centrálu v Rakúsku, ani požiadavka zachovať rakúsku štruktúru hlavných akcionárov nemohli znížiť obstarávaciu cenu a odradiť prípadných investorov od predloženia ponuky, takže sa s tým nespájajú žiadne straty štátnych prostriedkov.

(227) Uvedené podmienky sa vo výzve na predkladanie ponúk vo všeobecnosti považujú za podmienky, ktoré by mohli spôsobiť prípadnú stratu štátnych prostriedkov, uvedené kvalitatívne hodnotenie však v tomto osobitnom prípade potvrdzuje, že tieto podmienky vzhľadom na veľmi špecifický charakter odvetvia leteckej dopravy nemali žiadny vplyv na zaplatenú cenu, naopak, prispeli k zachovaniu úplnej hodnoty Austrian Airlines.

(228) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia konštatuje, že cena, ktorú Lufthansa zaplatila spoločnosti ÖIAG za akcie v Austrian Airlines, neobsahovala žiadnu štátnu pomoc.

(229) Keďže Komisia konštatovala, že predaj sa uskutočnil za trhovú cenu, v rámci tohto preskúmania štátnej pomoci nie je potrebné ďalej skúmať nestrannosť a transparentnosť procesu privatizácie.

6.1.2. *Uplatnenie skúšky týkajúcej sa investora konajúceho v súlade s trhovým hospodárstvom*

(230) Záver, že cena, ktorú Lufthansa zaplatila za akcie ÖIAG v Austrian Airlines, zodpovedá trhovej cene, nevylučuje možnosť, že spoločnosti Austrian Airlines bola poskytnutá pomoc. Skutočnosť, že za takýto podnik bola zaplatená trhová cena, môže prípadne zaručiť, že kupujúcemu už nebude poskytnutá žiadna ďalšia pomoc, kupujúci by sa však nemal považovať za podnik, ktorý sa predal za negatívnu cenu. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora, ak sa za trhovú cenu nadobudne podnik, ktorý získal štátnu pomoc v rozpore so zákonom, t. j. za najvyššiu cenu, ktorú bol ochotný súkromný investor zaplatiť za bežných podmienok hospodárskej súťaže za túto spoločnosť v situácii, v ktorej sa – najmä po prijatí štátnej pomoci – nachádza, zložka pomoci sa ocení za trhovú cenu a zahrnie sa do obstarávacej ceny ([36]).

([36]) Rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991 vo veci C-305/89, *Taliansko/Komisia* („ALFA Romeo“), Zb. 1991, s. I-6103, bod 40; rozsudok Súdneho dvora z 20. septembra 2004 vo veci C-390/98, H.J. *Banks*, Zb. 2001, s. I-6117, bod 77; a rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 2004 vo veci C-277/00, *Nemecko/Komisia* („SMI“), Zb. 2004, s. I-3925, bod 80.

(231) Ak štát predá podnik za negatívnu cenu, predaj za trhovú cenu sa nepovažuje za dostatočné kritérium na konštatovanie, že štát postupoval ako investor konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom a nebola poskytnutá štátna pomoc. Investor konajúci v súlade s trhovým hospodárstvom by aj negatívnu trhovú cenu porovnal s nákladmi, ktoré by mu vznikli pri alternatívnych možnostiach, ako napríklad v uvedenom prípade platobná neschopnosť podniku („scenár platobnej neschopnosti“). Rakúske orgány uvádzali, že rozhodnutie predať svoju účasť v Austrian Airlines spoločnosti Lufthansa za negatívnu cenu bolo ekonomicky najvýhodnejšie z rôznych scenárov, ktoré mali k dispozícii. Uvedené ďalšie scenáre boli: štruktúrovaná likvidácia, scenár samostatného podniku a scenár platobnej neschopnosti.

(232) Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že v uvedenom rozhodnutí nie je potrebné podrobne skúmať alternatívne scenáre, pretože všetky sú spojené s vyššími nákladmi ako platobná neschopnosť.

Scenár platobnej neschopnosti

(233) V prípade platobnej neschopnosti sa musia uhradiť neuhradené záväzky voči zaisteným aj nezaisteným veriteľom z výnosu z predaja aktív, ktoré nepodliehajú výhrade vlastníckeho práva. Podľa rakúskych právnych predpisov sa neuprednostňuje žiadny veriteľ, ale náklady správcu konkurznej podstaty sa uhradia prednostne pred všetkými nezaistenými veriteľmi. Takisto nároky zamestnancov sa neuhradia prednostne, takže sa uhrádzajú podľa kvóty, ktorá sa uplatňuje na všetkých veriteľov. V prípade platobnej neschopnosti akcionári pravdepodobne nemôžu počítať s platbou. Na druhej strane akcionári neručia za straty vyššie ako sú ich akcie.

Prevzatie všetkých neuhradených záväzkov zo strany ÖIAG s cieľom zabrániť negatívnemu vplyvu na ich ostatné účasti

(234) V tejto súvislosti rakúske orgány uvádzajú, že platobná neschopnosť Austrian Airlines by spôsobila zníženie bonity ostatných podielových akcií ÖIAG (ako napríklad OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria atď.), takisto zníženie bonity ostatných podielových akcií rakúskeho štátu ([…]). Okrem toho uvádzajú, že takéto zníženie bonity by negatívne ovplyvnilo kurz akcií týchto podnikov a výsledkom by bola veľká strata podielových akcií ÖIAG, ako aj Rakúskej republiky.

(235) Zníženie bonity by bolo, podľa ich názoru, výsledkom zrušenia podpory zo strany materskej spoločnosti. Okrem toho sa domnievajú, že podpora zo strany materskej spoločnosti je jedným z hlavných faktorov bonity. Uvádzajú príklady súkromných podnikov, napríklad bonitu spoločnosti Bank Austria a Hypovereinsbank, ktoré mali výhody z podpory, ktorú im poskytovala ich materská spoločnosť UniCredit.

(236) Komisia predovšetkým konštatuje, že zníženie bonity podniku, bez ohľadu na to, či je úplne v súkromnom alebo vo verejnom vlastníctve, nezávisí od podpory zo strany materskej spoločnosti, ale aj od iných faktorov. Určujúcimi faktormi pre bonitu sú výrobné charakteristiky podniku, reinvestičné riziko, podniková a kapitálová efektivita, ako aj faktory bonity, ako napríklad závislosť od klientov, diverzifikácia, finančná situácia a likviditný profil vo všeobecnosti.

(237) Okrem toho, príklady uvedené v tabuľke 1 sa týkajú zníženia bonity materskej spoločnosti, ktoré spôsobilo zníženie bonity jej dcérskej spoločnosti. Na základe metodiky hodnotenia bonity nemôže byť bonita dcérskej spoločnosti lepšia ako bonita materskej spoločnosti. V uvedenom prípade nemá ÖIAG k dispozícii žiadne hodnotenie bonity.

(238) Okrem toho, zákon o ÖIAG z 26. apríla 2000 výslovne zakazuje konsolidáciu ÖIAG s jej podielovými akciami, a navyše jej záväzky kryje štátna záruka. Zdá sa, že úloha ÖIAG na základe jej charakteru je skôr úloha fondu pre správu majetku ako úloha holdingu diverzifikovanej skupiny. Komisia okrem toho konštatuje, že mnoho jej akcií (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) je jednotlivo kótovaných na viedenskej burze, namiesto toho, aby boli zjednotené v rámci jedinej skupinovej štruktúry a že väčšina týchto podnikov je vo vlastníctve akcionárov iných ako ÖIAG. Komisia ďalej konštatuje, že pri analytickom preskúmaní základných obchodných údajov takých podnikov ako OMV AG, Österreichische Post alebo Telekom Austria sa nezohľadňuje situácia iných podnikov, v ktorých má ÖIAG účasť ([37]).

(239) Na základe uvedenej skutočnosti nemôže Komisia súhlasiť s argumentom, že platobná neschopnosť Austrian Airlines by mala vplyv na klasifikáciu bonity ostatných podielových akcií a spôsobila by zníženie hodnoty akcií ÖIAG. Preto Komisia nemôže súhlasiť s tvrdením, že platobná neschopnosť Austrian Airlines by ovplyvnila tiež klasifikáciu bonity a hodnotu ostatných podnikov vo vlastníctve Rakúskej republiky.

Prevzatie sociálnych nákladov spoločnosťou ÖIAG

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) Rakúske orgány a Austrian Airlines predložili Komisii informácie týkajúce sa prípadov, v ktorých podniky v súkromnom vlastníctve dobrovoľne prevzali náklady vyplývajúce zo sociálneho plánu, keď zatvorili obchodné odvetvia alebo prevádzky v Rakúsku.

(244) Na základe týchto informácií sa zdá, že v Rakúsku je bežné, že materská spoločnosť alebo skupina podnikov prevezme sociálne náklady pri zatvorení dcérskej spoločnosti alebo pri znížení výrobnej kapacity s cieľom premiestniť výrobu do zahraničia. Rakúske orgány uviedli, že situácia by bola rovnaká, keby materská spoločnosť alebo skupina dopustila, aby sa dcérska spoločnosť dostala do platobnej neschopnosti.

(245) Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že v prípadoch uvedených ako príklad materská spoločnosť naďalej ponúka produkty pod obchodnou značkou likvidovanej dcérskej spoločnosti, aj keď sa výroba alebo jej časť premiestnila do zahraničia. Na základe tejto skutočnosti Komisia poznamenáva, že je ekonomicky výhodné, ak pri štruktúrovanej likvidácii dcérskej spoločnosti prevezme jej záväzky voči zamestnancom materská spoločnosť podľa uplatniteľného pracovného práva, ak materská spoločnosť naďalej ostáva na príslušnom trhu. V uvedenom prípade by sa však ÖIAG v hypotetickom scenári platobnej neschopnosti úplne stiahla z rakúskeho trhu s leteckou dopravou. Preto sa nezdá presvedčivé, že súkromný investor (ako iba finančný holding) by v podobnej situácii ako ÖIAG prevzal sociálne náklady z dôvodov súvisiacich s dobrým menom značky „Austrian Airlines“ (značky, s ktorou nespája žiadne ďalšie záujmy).

(246) Komisia takisto konštatuje, že výšku sociálnych nákladov Austrian Airlines (pozri tabuľku 2), ktoré by ÖIAG prevzala v hypotetickom prípade platobnej neschopnosti, z tých istých dôvodov nie je možné porovnať s príkladmi dobrovoľného prevzatia sociálnych nákladov. Komisia okrem toho poznamenáva, že sociálne náklady Austrian Airlines v porovnaní so sociálnymi nákladmi, ktoré dobrovoľne prevzali iné spoločnosti (pozri tabuľku 4), sú veľmi vysoké vzhľadom na priemerné jednotlivé platobné transakcie aj na celkovú sumu.

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

(247) Rakúske orgány argumentujú, že zjavne existuje mnoho faktorov, ktoré ovplyvňujú náklady vyplývajúce zo sociálneho plánu. Najdôležitejšími faktormi sú počet odpracovaných rokov zamestnancov v spoločnosti a výška ich mzdy. V uvedenom prípade Komisia konštatuje, že náklady vyplývajúce zo sociálneho plánu v prípade platobnej neschopnosti podniku a v prípade zatvorenia výrobnej jednotky môžu byť iné ako v prípade znižovania výrobnej kapacity, keď podnik ostane naďalej činný na trhu.

(248) Komisia sa preto domnieva, že rakúske orgány nedokázali, že platobná neschopnosť by mala taký negatívny vplyv na dobré meno obchodnej značky ÖIAG-Holding, aby sa uvedená spoločnosť považovala za povinnú dobrovoľne prevziať sociálne náklady v tejto výške.

(249) V súvislosti s argumentom, že ÖIAG v skutočnosti funguje ako materská spoločnosť Austrian Airlines, Komisia poznamenáva, že podľa rakúskych právnych predpisov, konkrétne podľa zákona upravujúceho vznik a činnosť ÖIAG (článok 11 ods. 2 zákona o ÖIAG), je vytvorenie skupiny podnikov medzi ÖIAG a podnikmi, v ktorých má účasť, zakázané. Okrem toho, ÖIAG na účely účtovníctva vo svojej súvahe nekonsoliduje výsledky podnikov, v ktorých má účasť, ako by sa od súkromného holdingu očakávalo. To okrem toho potvrdzuje skutočnosť, že i) na účely európskych pravidiel hospodárskej súťaže sa ÖIAG a podniky, v ktorých má účasť, nejaví ako hospodársky celok a že ii) podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (nariadenie ES o fúziách) [38] Komisia nepovažuje ÖIAG na účely výpočtu limitov obratu za skupinu podnikov.

(250) Bez ohľadu na sociálny a politický tlak, ktorý by bol výsledkom rozhodnutia dopustiť platobnú neschopnosť Austrian Airlines, Komisia naďalej zastáva názor, ktorý vyjadrila pri začatí konania, že rozhodnutie ÖIAG dobrovoľne prevziať náklady súvisiace so sociálnym plánom v prípade platobnej neschopnosti Austrian Airlines vyplýva pravdepodobne zo skutočnosti, že ÖIAG je štátna holdingová spoločnosť a súkromný investor, ktorý prevádzkuje holdingovú spoločnosť, by za podobných okolností uvedené náklady neprevzal.

(251) Preto je nevyhnutné konštatovať, že v prípade platobnej neschopnosti Austrian Airlines by boli náklady ÖIAG nulové.

6.1.3. *Záver*

(252) Komisia síce dospela k záveru, že prostredníctvom predaja sa pre Austrian Airlines dosiahla najvyššia možná trhová cena, takisto však dospela k záveru, že platobná neschopnosť leteckej spoločnosti by bola pre štát ekonomicky výhodnejšou možnosťou. Komisia sa preto domnieva, že suma, o ktorú je negatívna cena vyššia ako náklady, ktoré by vznikli štátu a ÖIAG v súvislosti s platobnou neschopnosťou, sa považuje za štátne prostriedky poskytnuté spoločnosti Austrian Airlines. Keďže náklady spojené s platobnou neschopnosťou sú pre vlastníka akcií nulové, je výška štátnej pomoci celkovou výškou negatívnej ceny, ktorá je v rozsahu od […] EUR do […] EUR, pričom maximálna výška podpory je […] EUR.

(253) Negatívna obstarávacia cena obsahuje štátne prostriedky, pretože sa priamo poskytuje z miesta (ÖIAG), ktoré je úplne vo vlastníctve štátu a štát ho kontroluje. Táto cena vyplýva z privatizačného oprávnenia, ktorým rakúska vláda poverila spoločnosť ÖIAG, aby predala všetky jeho akcie v Austrian Airlines, a preto za ňu zodpovedá štát. Orientuje sa na jeden podnik (Austrian Airlines), ktorý najmä po liberalizácii leteckej dopravy konkuruje ostatným leteckým spoločnostiam v Spoločenstve. Ovplyvňuje obchod v rámci Spoločenstva, pretože sa týka podniku, ktorý je činný v oblasti dopravy medzi členskými štátmi, a narúša hospodársku súťaž.

(254) Negatívna obstarávacia cena sa preto považuje za štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.

7. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI SO SPOLOČNÝM TRHOM

(255) Keďže Komisia dospela k záveru, že negatívna cena sa považuje za štátnu pomoc, je potrebné, aby preskúmala zlučiteľnosť tejto pomoci so spoločným trhom.

(256) Preto je nevyhnutné, aby sa preskúmala zlučiteľnosť pomoci so spoločným trhom v zmysle článku 87 odsekov 2 a 3 Zmluvy o ES, v ktorých sa uvádzajú výnimky zo všeobecných pravidiel zlučiteľnosti so spoločným trhom uvedených v článku 87 ods. 1.

(257) V uvedenom prípade prichádza do úvahy iba výnimka uvedená v článku 87 ods. 3 písm. c). Podľa článku 87 ods. 3 písm. c) možno za zlučiteľnú so spoločným trhom považovať pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

(258) V tejto súvislosti platný rámec Spoločenstva na rozhodovanie o zlučiteľnosti so spoločným trhom zahŕňa usmernenia z roku 2004 a usmernenia o leteckej doprave z roku 1994.

[38] Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1.

7.1. **Zlučiteľnosť so spoločným trhom a prípadné porušenie pravidiel vnútorného trhu**

(259) Komisia pri začatí konania konštatovala, že Rakúsko udelilo spoločnosti ÖIAG privatizačné oprávnenie, v ktorom boli stanovené určité podmienky. Počas konania Komisia konštatovala, že tieto podmienky v tomto osobitnom prípade neboli také, aby mali negatívny alebo nejaký vplyv na cenu, ktorú bol nový majiteľ ochotný zaplatiť.

(260) Na prvý pohľad sa môže zdať, že podmienky predaja, podľa ktorých je nevyhnutné vytvoriť grémium na ochranu rakúskych regionálnych záujmov a zachovať rakúsku štruktúru hlavných akcionárov, ako aj požiadavka zachovať rozhodovaciu centrálu Austrian Airlines v Rakúsku, spôsobili pochybnosti týkajúce sa článku 43, 49 a 56 Zmluvy o ES o slobode usadiť sa, o slobode poskytovať služby a voľnom pohybe kapitálu.

(261) Na základe toho vzniká otázka, do akej miery má Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti štátnej pomoci so spoločným trhom brať do úvahy prípadné porušenie pravidiel vnútorného trhu ([39]).

(262) V uvedenom prípade Komisia konštatovala, že podmienky stanovené v privatizačnom oprávnení nezintenzívnili na základe negatívnej ceny narušenie hospodárskej súťaže, pretože tieto podmienky nemali žiadny hmotný vplyv na zaplatenú cenu. V uvedenom prípade sa podmienky týkajúce sa akcionárov a rozhodovacej centrály podniku spájajú s bilaterálnymi dohodami o leteckej doprave a v tejto forme ich uplatnenie nespôsobuje diskrimináciu medzi prípadnými kupujúcimi, pretože každý z nich by mal rovnaký záujem pokračovať v prevádzke, aby tak mohol chrániť svoje vlastné prípadné aktivity. Preto podmienky stanovené v privatizačnom oprávnení nestanovili žiadne ďalšie obmedzenia okrem tých, ktoré sú už uvedené v bilaterálnych dohodách o leteckej doprave. Preto nie je dôvod na to, aby sa pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci bralo do úvahy porušenie pravidiel vnútorného trhu.

(263) Preto je potrebné, aby Komisia posúdila, či je plán na reštrukturalizáciu v súlade s podmienkami uvedenými v uplatniteľných usmerneniach. Podľa základného princípu (bod 31 usmernení z roku 2004) „pomoc na reštrukturalizáciu sa povolí iba za okolností, za ktorých sa dá preukázať, že neodporujú záujmu Spoločenstva. Toto bude možné iba vtedy, ak sa budú dodržiavať prísne kritériá a ak bude istota, že akékoľvek deformácie v hospodárskej súťaži sa budú kompenzovať výhodami plynúcimi z prežitia firmy... a v princípe existujú adekvátne kompenzačné opatrenia v prospech konkurentov“.

(264) Nakoniec sa v usmerneniach uvádzajú rôzne podmienky, za ktorých je možné poskytnúť pomoc na reštrukturalizáciu.

7.1.1. *Identita a oprávnenosť podniku*

(265) Podľa bodu 13 usmernení „firma, ktorá patrí alebo ktorú preberá väčšia obchodná skupina, nie je bežne oprávnená na pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu, s výnimkou prípadov, keď sa dá preukázať, že ťažkosti firmy sú jej vlastné a nevznikli v dôsledku svojvoľného rozvrhu nákladov v rámci skupiny, a vtedy, keď sú ťažkosti príliš vážne na to, aby ich mohla riešiť len samotná skupina“.

(266) Pri začatí konania Komisia konštatovala, že niektorí sťažovatelia argumentovali, že v súvislosti s prevzatím Austrian Airlines spoločnosťou Lufthansa nie je spoločnosť Austrian Airlines oprávnená na pomoc.

(267) V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že oznámené opatrenie správne predpokladá, že Lufthansa prevezme Austrian Airlines, ťažkosti, v ktorých sa Austrian Airlines nachádza, však nesúvisia s plánovaným prevzatím. Rakúske orgány okrem toho uviedli, že zníženie zadlženia Austrian Airlines („finančná reštrukturalizácia“) predstavuje cenu, ktorú je Lufthansa ochotná zaplatiť za prevzatie po transparentnom a otvorenom výberovom konaní a že predaj by sa bez tohto opatrenia neuskutočnil.

(268) Komisia konštatuje, že rozhodnutia rakúskej vlády v súvislosti s poskytnutím prostriedkov a dohody uzatvorené medzi ÖIAG a spoločnosťou Lufthansa predpokladajú, že nie Lufthansa, ale Austrian Airlines je príjemcom poskytnutých prostriedkov a Austrian Airlines prijme poskytnuté prostriedky vo forme navýšenia kapitálu. Hlavný účinok poskytnutia prostriedkov je prežitie reštrukturalizovanej spoločnosti Austrian Airlines. Komisia okrem toho konštatuje, že Austrian Airlines až do ukončenia predaja nie sú súčasťou skupiny Lufthansa, takže je nepodstatná otázka, či Lufthansa mohla ozdraviť Austrian Airlines z vlastných prostriedkov. Takisto neexistuje žiadny skupinový vzťah medzi spoločnosťami Lufthansa a Austrian Airlines, ktorý by sa zakladal na súčasnej spolupráci. Komisia môže preto konštatovať, že Austrian Airlines nie sú súčasťou skupiny Lufthansa

([39]) Podľa judikatúry je to prípad, keď spôsoby pomoci, s ktorými sa spája prípadné porušenie iných dôležitých zmluvných ustanovení ako sú uvedené v článku 92 a 93, môžu tak pevne súvisieť s účelom pomoci, že nie je možné posudzovať ich samostatne (pozri rozhodnutie Súdneho dvora z 22. marca 1977 vo veci 74/76, *Ianelli&Volpi/Meroni*, Zb. 1977, s. 557 a rozsudok Súdneho dvora z 15. júna 1993 vo veci C-225/91, *Matra/Komisia, Zb*. 1993, s. I-3203, bod 41).

(269) Komisia preto môže konštatovať, že Austrian Airlines je príjemcom pomoci.

(270) Okrem toho je nevyhnutné, aby Komisia ujasnila, či je Austrian Airlines vhodná v zmysle usmernení z roku 2004 na reštrukturalizáciu. Komisia prišla k tomuto záveru už v rozhodnutí o poskytnutí pomoci na záchranu ([40]) a v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania. Počas formálneho zisťovania nezistila žiadne prvky, ktoré by spôsobili zmenu tohto posúdenia.

(271) Komisia preto môže konštatovať, že Austrian Airlines je podnik v ťažkostiach v zmysle usmernení z roku 2004.

7.1.2. *Obnovenie dlhodobej životaschopnosti*

(272) Druhá podmienka (ako sa uvádza v bode 35 usmernení z roku 2004) je, že „plán na reštrukturalizáciu, ktorého čas implementácie musí byť čo najkratší, musí obnoviť dlhodobú životaschopnosť firmy v rámci prijateľnej časovej lehoty a na základe realistických predpokladov v súvislosti s budúcimi operačnými podmienkami".

(273) V usmerneniach z roku 2004 (bod 37) sa ďalej uvádza, že „plán musí zabezpečiť obrat v situácii, ktorý firme umožní po ukončení reštrukturalizácie uhrádzať všetky náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov. Očakávaná návratnosť kapitálu musí byť dostačujúca na to, aby umožnila reštrukturalizovanej firme súťažiť na trhu na základe vlastných zásluh".

(274) Komisia pri začatí konania uviedla otázky týkajúce sa predpokladov, ktoré boli základom predloženého plánu na reštrukturalizáciu. Uviedla takisto otázky týkajúce sa úspor nákladov a synergií, na ktoré sa plán odvoláva, vzhľadom na skutočnosť, že Austrian Airlines a Lufthansa už vo veľkej miere spolupracujú.

(275) Vzhľadom na skutočnosť, že Lufthansa a Austrian Airlines už spolupracujú v rámci Star Alliance a vzhľadom na ich spoločný podnik Rakúsko predložilo Komisii informácie, ktoré naznačujú, že pri kapitálovej účasti je integrácia podniku v odvetví leteckej dopravy z hospodárskych aspektov podstatne vyššia, čo prináša vyššie úspory nákladov ako v partnerstve bez kapitálovej účasti. Rakúsko poukazuje na štúdie expertov, podľa ktorých sa v rámci iba koordinujúcich partnerstiev dosiahnu úspory nákladov vo výške približne 1,9 %, kým na základe spoločných obchodných činností sa dosiahnu úspory celkových nákladov vo výške približne 5,6 %. Na druhej strane, na základe spolupráce podporovanej kapitálovou účasťou vzniknú úspory nákladov vo výške približne 11,4 % ([41]).

(276) Komisia poznamenáva, že plán na reštrukturalizáciu sa zakladá na konsolidácii výhod, ktoré vyplývajú zo zníženia nákladov a synergií, ktoré vzniknú prostredníctvom integrácie leteckej spoločnosti do skupiny Lufthansa. V pláne sa predpokladá zníženie a nové dimenzovanie leteckej flotily, optimalizácia produktov, opatrenia na zníženie nákladov a potenciály synergie.

(277) […] Komisia konštatuje, že novší obchodný plán spoločnosti Lufthansa čo najviac zohľadňuje zhoršenie situácie na globálnom trhu s leteckou dopravou, a najmä na trhoch spoločnosti Austrian Airlines v strednej a východnej Európe. Lufthansa poznamenáva, že na základe hospodárskej krízy sa výhľady v porovnaní s plánom z októbra 2008 podstatne zhoršili.

(278) Lufthansa uvádza, že z päťročného finančného plánu (2009 – 2013) vyplýva, že podnik v základnom scenári aj v realistickom scenári a v pesimistickom scenári krátkodobo až strednodobo […]. Predpokladala, že […], Austrian Airlines bude môcť pokryť svoje odpisy, náklady na prenájom lietadiel a náklady na úroky od […]. […].

(279) Lufthansa poznamenáva, že niektoré predložené opatrenia, […]. Lufthansa sa domnieva, že dlhodobú životnosť Austrian Airlines je možné obnoviť, len sa ak zmenený plán na reštrukturalizáciu – takisto ako ďalšie opatrenia na zníženie nákladov, o ktorých je potrebné rokovať – bude môcť realizovať, ako sa plánovalo, a na základe toho sa budú môcť dosiahnuť nevyhnutné úspory nákladov.

(280) Základom obchodného plánu je priemerný výmenný kurz USD/EUR približne […] a priemerná cena za ropu […] za barel na obdobie rokov 2009 – 2013. Okrem toho sa v pláne predpokladá, že […].

(281) V roku 2009 sa zisky v oblasti leteckej dopravy o […]. Okrem toho sa v pláne predpokladá ročné […], v takom rozsahu, ako sa Austrian Airlines oživí a výnosové synergie prinesú výsledky. […] by mal podnik s výnosmi v oblasti leteckej dopravy opäť dosiahnuť úroveň […].

(282) […] Takže v období rokov 2008 – 2010 sa počíta s vyťaženosťou […], čo by sa malo trochu zmeniť až od […]. Takisto priemerné výnosy na cestujúceho a kilometer sa v roku 2009 pravdepodobne […].

(283) […] ([42]).

(284) Na základe jednotného konania spoločností Austrian Airlines a Lufthansa zahŕňa plán výnosové synergie vo výške […] EUR a nákladové synergie vo výške […] EUR, ktoré sa dosiahnu od […].

([40]) Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

([41]) Pozri poznámku pod čiarou č. 27.

([42]) […]

(285) Výnosové synergie budú jedna tretina […], jedna tretina z […] a jedna tretina z […].

(286) […]

(287) V súvislosti s personálom sa predpokladá […]. V organizácii predaja Austrian Airlines v súčasnosti zamestnáva […] zamestnancov, z toho […] v Rakúsku. Lufthansa predpokladá […]. To znamená, že […]. Okrem toho plán na reštrukturalizáciu predpokladá úpravu […], pretože tieto kapacity skupiny Lufthansa budú viazané. Táto úprava spôsobí […] ([…]). Navyše sa plánujú menšie zmeny v ostatných odvetvových segmentoch, napríklad […]. Od konca roka 2008 do 2013 sa tieto opatrenia znížia na […].

(288) Celkové mimoriadne náklady vo výške […] mil. EUR, ktoré sa pre Austrian Airlines plánujú na obdobie rokov 2009 – 2013, uzatvárajú náklady […].

Tabuľka 12

EBIT bez neopakovaných účtovných položiek v období rokov 2008 – 2013 podľa predpokladov spoločnosti Lufthansa

(v mil. EUR)

EBIT bez neopakovaných účtovných položiek	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(289) Hodnota EBIT podniku (operačný nulový bod) bez neopakovaných účtovných položiek je podľa výpočtov […].

(290) Lufthansa však poukazuje na skutočnosť, že Austrian Airlines je na základe podstatných úročených finančných záväzkov a záväzkov týkajúcich sa dôchodkov zaťažená ročnými úrokovými nákladmi vo výške približne […] EUR. Dosiahne sa limit čistého zisku […].

(291) Je nevyhnutné, aby Komisia posúdila, či Austrian Airlines môže úspešne realizovať svoju reštrukturalizáciu v stanovenej lehote. […]

(292) Na základe prepracovaného plánu by mala byť Austrian Airlines schopná podstatne znížiť svoje náklady. Uvedené prudké zníženie základu nákladov by malo spolu s […] poskytnúť spoločnosti pružnosť a prispôsobivosť nevyhnutnú na dosiahnutie pokroku pri plnení cieľov.

(293) Na základe uvedenej skutočnosti sa Komisia domnieva, že Austrian Airlines by mala byť schopná úspešne uskutočniť svoju reštrukturalizáciu do roku 2015. V tejto súvislosti sa však Komisia domnieva, že dátum realizácie programu Go4Profit sa nemá považovať za začiatok reštrukturalizácie. Skôr sa zdá, že opatrenia prijaté v rámci programu Go4Profit – aj keď viedli k zníženiu nákladov Austrian Airlines – neboli dostatočné na reštrukturalizáciu podniku a boli navrhnuté v súvislosti s riešením orientovaným na samostatný podnik.

(294) Okrem toho je potrebné, aby Komisia preskúmala, či predpoklady, na ktorých sa zakladá plán na reštrukturalizáciu, sú za daných podmienok primerané a či sú predpovede a prognózy v súlade s podmienkami usmernení. V usmerneniach z roku 2004 (bod 35) sa uvádza: „Plán sa musí predložiť Komisii so všetkými príslušnými podrobnými údajmi a musí zahŕňať predovšetkým prieskum trhu. Zlepšenie životaschopnosti firmy sa musí odvodzovať predovšetkým od vnútorných opatrení, ktoré sú obsiahnuté v pláne na reštrukturalizáciu, môže byť založené na externých faktoroch, ako napr. obmeny v cenách a v dopyte, na ktoré nemá firma žiadny veľký vplyv, len ak sú vyvodené trhové predpoklady všeobecne uznané.“

(295) Preto sa Komisia domnieva, že obchodný plán, predložený v apríli 2009, obsahuje realistické negatívne prognózy. Predpoklady týkajúce sa cien pohonných hmôt, výmenných kurzov, objemu prepravy a vývoja na trhu, ktoré Lufthansa predložila Komisii, sú spoľahlivé, a preto sa zdajú predpovede, ktoré sa týkajú pokroku v oblasti celkového výsledku Austrian Airlines a sú uvedené v pláne na reštrukturalizáciu, vzhľadom na vplyv hospodárskej krízy na odvetvie leteckej dopravy dôveryhodné. Komisia konštatuje, že podnik pod kontrolou nového súkromného vlastníka bude pravdepodobnejšie dlhodobo životaschopný, takže v tejto súvislosti je predaj účinným hlavným aspektom reštrukturalizácie Austrian Airlines.

(296) Vzhľadom na uvedené faktory sa Komisia domnieva, že Austrian Airlines budú môcť od roku 2015 obnoviť svoju dlhodobú životaschopnosť, ako sa uvádza v obchodnom pláne na obdobie rokov 2009 – 2015. Životaschopnosť sa tak obnoví v reštrukturalizačnej lehote približne šiestich rokov, čo Komisia považuje za primeranú lehotu.

7.1.3. *Výška príspevku z vlastných zdrojov*

(297) V súvislosti s príspevkom z vlastných zdrojov sa v usmerneniach z roku 2004 (bod 43) uvádza, že „od príjemcov pomoci sa očakáva, že na plán na reštrukturalizáciu prispejú značnou čiastkou z vlastných finančných zdrojov vrátane predaja aktív, ktoré nie sú pre prežitie firmy podstatné, alebo z externého financovania v rámci trhových podmienok. Takýto príspevok je znakom toho, že trhy veria v uskutočniteľnosť návratu životaschopnosti. Takýto príspevok musí byť reálny, t. j. skutočný, vylučujúci všetky budúce očakávané zisky, ako tok hotovosti, a musí byť čo najvyšší.“ V usmerneniach sa uvádza, aký príspevok z vlastných zdrojov sa považuje za bežne primeraný. Pokiaľ ide o taký veľký podnik ako Austrian Airlines, tento príspevok by mal byť 50 %. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že podľa usmernení z roku 2004 (bod 18) sa tieto usmernenia uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté osobitné pravidlá týkajúce sa firiem v ťažkostiach vrátane odvetvia leteckej dopravy.

(298) Rakúske orgány v tejto súvislosti argumentujú, že usmernenia o leteckej doprave z roku 1994, ktoré sú *lex specialis* v súvislosti s poskytovaním štátnej pomoci v prospech leteckých spoločností, neustanovujú finančný príspevok z vlastných zdrojov v určitej výške. Ďalej sa však domnievajú, že táto podmienka je v každom prípade splnená a finančný príspevok z vlastných zdrojov prevyšuje 50 % nevyhnutných nákladov na reštrukturalizáciu.

(299) Rakúske orgány uvádzajú, že celková výška nákladov na reštrukturalizáciu je […] EUR, a keďže štátna pomoc bola poskytnutá vo výške 500 mil. EUR, finančný príspevok z vlastných zdrojov spoločností Austrian Airlines a Lufthansa je približne […] mil. EUR, a teda 55,5 % celkovej sumy.

(300) Informácie, ktoré poskytla spoločnosť Lufthansa, sú odlišné. Lufthansa uvádza, že celkové náklady na reštrukturalizáciu boli […] mil. EUR. Keďže finančné prostriedky, ktoré poskytlo Rakúsko, sú takisto 500 mil. EUR, je finančný príspevok z vlastných zdrojov spoločností Austrian Airlines a Lufthansa približne […] mil. EUR, a teda 67 % celkovej sumy.

(301) Rakúsko aj Lufthansa uvádzajú, že Lufthansa musela zrušiť dlhy, aby zachovala podielový ukazovateľ majetku v rámci skupiny na predchádzajúcej úrovni, pretože úroveň zadlženia Austrian Airlines je vyššia ako úroveň zadlženia spoločnosti Lufthansa. Celková výška čistých záväzkov Austrian Airlines (bez pomoci na záchranu vo výške 200 mil. EUR, ktorú je nevyhnutné po ukončení prevzatia vrátiť) je približne […] EUR. Po čiastočnom vrátení prostriedkov s pomocou poskytnutých prostriedkov vo výške 500 mil. EUR je výška zvyšných čistých záväzkov […] mil. EUR. Lufthansa prevzala Austrian Airlines s týmito záväzkami. To zodpovedá […]. Rozdiel od úrovne zadlženosti spoločnosti Lufthansa, […], je […] EUR. Do dnešného dňa však nie je jasné, ako a kedy sa urovnajú dlhy Austrian Airlines.

(302) V prípade, že Lufthansa účinne zaplatí tento príspevok spoločnosti Austrian Airlines vo forme prísunu kapitálu, Komisia môže súhlasiť, že tento príspevok sa bude považovať za príspevok z vlastných zdrojov. Samotné prevzatie dlhov Austrian Airlines a jeho vplyv na konsolidovanú účtovnú uzávierku spoločnosti Lufthansa by sa však nepovažoval za príspevok z vlastných zdrojov. Komisia konštatuje, že na základe nezohľadnenia tejto zložky ako nákladov na reštrukturalizáciu a ako príspevku z vlastných zdrojov vyplývajú príslušné sumy vo výške […].

(303) V súvislosti s kumulovanými prevádzkovými stratami Austrian Airlines v období rokov 2009 – 2013, ktoré sú uvedené v tabuľke 12, sa celková suma […] EUR úročí na základe diskontnej miery 9,7 % na hodnotu kapitálu (čistá súčasná hodnota) vo výške […] EUR. Komisia môže súhlasiť, že tento príspevok, ktorý Lufthansa poskytla v hotovosti, sa považuje za príspevok z vlastných zdrojov k plánu na reštrukturalizáciu.

(304) Pokiaľ ide o niektoré ďalšie náklady, ako napríklad náklady na integráciu na dosiahnutie ročných synergických účinkov ([…] EUR), bežné dodatočné náklady na reštrukturalizáciu od predaja v decembri 2008 ([…] EUR) a náklady spojené s transakciou ([…] EUR), Komisia súhlasí, že sú súčasťou reštrukturalizačných nákladov. Zaplatí ich Lufthansa.

(305) Pokiaľ ide o náklady na program Go4Profit vo výške […] EUR, Komisia nie je ochotná považovať ich za oprávnené náklady, pretože vznikli pred začiatkom realizácie plánu na reštrukturalizáciu. To isté sa týka vyšších nákladov na refinancovanie na základe finančnej krízy vo výške […] EUR, ktoré rakúske orgány vykázali ako položky nákladov spoločnosti Lufthansa na reštrukturalizáciu; Komisia konštatuje, že Lufthansa tieto náklady neuviedla a že sa považujú za bežné prevádzkové náklady.

(306) V nasledujúcej tabuľke sa uvádza posúdenie Komisie týkajúce sa rôznych položiek nákladov na reštrukturalizáciu.

Tabuľka 13

Náklady na reštrukturalizáciu Austrian Airlines

Opatrenie	Stanovisko Rakúska	Stanovisko spoločnosti Lufthansa	Posúdenie zo strany Komisie
Príspevok ÖIAG k zníženiu čistých záväzkov	500 mil. EUR 0 % príspevok z vlastných zdrojov	500 mil. EUR 0 % príspevok z vlastných zdrojov	500 mil. EUR 0 % príspevok z vlastných zdrojov
Zníženie úrovne zadlženosti na úroveň spoločnosti Lufthansa	[…]	[…]	[…]
Náklady na program Go4Profit	[…]	[…]	[…]
Dodatočné reštrukturalizačné opatrenia zavedené od decembra 2008	[…]	[…]	[…]
Náklady na integráciu vzhľadom na vytvorenie nevyhnutných synergií	[…]	[…]	[…]
Náklady spojené s poradenstvom a transakčné náklady	[…]	[…]	[…]
Vyššie náklady refinancovania na základe finančnej krízy	[…]	[…]	[…]
Kapitálová hodnota (NPV) kumulovaných prevádzkových strát	[…]	[…]	[…]
Náklady na reštrukturalizáciu spolu	[…]	[…]	[…]
Výška príspevku z vlastných zdrojov	[…] EUR (56 %)	[…] EUR (67 %)	[…] EUR (64 %) […] EUR (52 %)

(307) Na základe uvedenej skutočnosti Komisia dospela k záveru, že celková výška nákladov na reštrukturalizáciu dosiahne približne […] mil. EUR (alebo […] EUR v prípade, že Lufthansa nezníži zadlženosť Austrian Airlines o […] EUR), pričom príspevok z vlastných zdrojov (ktorý Lufthansa a/alebo Austrian Airlines poskytnú spoločne alebo jednotlivo) dosiahne […] EUR (alebo […] EUR). To zodpovedá 64 % (alebo 52 %) nákladov na reštrukturalizáciu. Komisia môže preto konštatovať, že požiadavka dostatočného príspevku z vlastných zdrojov k nákladom na reštrukturalizáciu je v uvedenom prípade splnená.

7.1.4. *Pomoc sa musí obmedziť na nevyhnutné minimum*

(308) V bode 43 usmernení z roku 2004 sa uvádza: „Rozsah a intenzita pomoci sa musí obmedziť na striktné minimum nevyhnutných nákladov na reštrukturalizáciu, aby sa mohla reštrukturalizácia uskutočniť vzhľadom na existujúce finančné zdroje firmy, jej akcionárov alebo obchodnú skupinu, do ktorej patrí. Takéto posúdenie bude zohľadňovať akúkoľvek vopred poskytnutú pomoc na záchranu.“ Komisia sa domnieva, že táto podmienka je splnená.

(309) Náklady na reštrukturalizáciu dosahujú, ako sa uvádza, […] EUR, kým štátna pomoc je obmedzená na 500 mil. EUR. Rakúsko aj Lufthansa uviedli, že príspevok 500 mil. EUR je minimum nevyhnutné na obnovenie dlhodobej životaschopnosti Austrian Airlines. Bez príspevku, ktorý sa použije na zníženie záväzkov Austrian Airlines, by nebolo prevzatie spoločnosťou Lufthansa hospodársky možné.

(310) Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že príspevok 500 mil. EUR ako negatívna minimálna cena, ktorú bola Lufthansa ochotná prijať, je výsledkom výzvy na predkladanie ponúk. Komisia takisto konštatuje, že sporný príspevok sa použije výlučne na zníženie nadmerného zadlženia Austrian Airlines, a tým tejto spoločnosti nespôsobí nadmernú likviditu.

(311) Komisia považuje tento príspevok za prijateľný a konštatuje, že pri porovnaní príslušných nákladov sa neposkytne žiadna nadmerná pomoc. Hlavnú časť prostriedkov na reštrukturalizáciu uhradí spoločnosť Austrian Airlines a/alebo Lufthansa z vlastných zdrojov.

7.1.5. *Kompenzačné opatrenia*

(312) V usmerneniach z roku 2004 (bod 38) sa uvádza: „S cieľom zabezpečiť, aby sa čo najviac zmiernili negatívne účinky na obchodné podmienky a tak pozitívne účinky prevažovali nad nepriaznivými, musia sa prijať kompenzačné opatrenia. V opačnom prípade sa bude pomoc považovať za pomoc „v protiklade k spoločnému záujmu“, a teda za nekompatibilnú so spoločným trhom.“

(313) Ďalej sa uvádza (bod 39): „Tieto opatrenia môžu zahŕňať rozdelenie aktív, zníženie kapacity alebo obmedzenie prítomnosti na trhu a zníženie vstupných prekážok na dotknutých trhoch. Pri posudzovaní vhodnosti kompenzačných opatrení bude Komisia zohľadňovať štruktúru trhu a podmienky hospodárskej súťaže, aby sa zaistilo, že žiadne takéto opatrenie nepovedie k zhoršeniu štruktúry."

(314) V súvislosti s požiadavkou vhodných kompenzačných opatrení v zmysle usmernení z roku 2004 a usmernení o leteckej doprave z roku 1994 Rakúsko aj Lufthansa uvádzajú, že základom posúdenia opatrení na zabránenie narušenia hospodárskej súťaže je bod 38 ods. 3 usmernení z roku 1994 týkajúcich sa leteckej dopravy, podľa ktorého musí plán na reštrukturalizáciu obsahovať zníženie kapacít, ak je to nevyhnutné na obnovenie finančnej životaschopnosti podniku a/alebo ak to vyžaduje situácia na trhu.

(315) Rakúske orgány a Lufthansa argumentovali, že usmernenia o leteckej doprave z roku 1994, keďže sú *lex specialis* v tejto oblasti, sa uprednostňujú pred usmerneniami z roku 2004. To vyplýva z bodu 18 usmernení z roku 2004, podľa ktorého ostávajú nedotknuté osobitné pravidlá, ktoré sa týkajú firiem v ťažkostiach v dotknutom sektore. Ani obnovenie finančnej životaschopnosti, ani situácia na trhu nie sú dôvodom na kompenzačné opatrenia, ktoré presahujú opatrenia plánované počas reštrukturalizácie.

(316) V súvislosti s týmto argumentom sa Komisia domnieva, že na základe situácie na trhu je v uvedenom prípade skutočne nevyhnutné dodatočné zníženie kapacít. Komisia nesúhlasí s tvrdením, že jediné ukazovatele nadmernej kapacity, ktoré má vziať do úvahy, sú nedostatočná vyťaženosť a/alebo časté odstúpenie hospodárskych subjektov a chýbajúci stimul pre nové vstupy na trh. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že Austrian Airlines od roku 2006 realizovala opatrenia na zníženie nákladov a reštrukturalizáciu v rámci programu Go4Profit a tento program neobnovil životaschopnosť podniku. Austrian Airlines zaznamenala straty v minulosti, zaznamenáva ich v súčasnosti a takisto ich bude zaznamenávať strednodobo, aby znížila svoj nákladový základ a upravila alebo znížila kapacity v neziskových segmentoch trhov, ktoré kontroluje.

(317) V bode 40 usmernení z roku 2004 sa uvádza: „Výška redukcie sa stanoví podľa konkrétnych prípadov. Komisia stanoví rozsah potrebných opatrení na základe prehľadu o trhu pripojeného k plánu reštrukturalizácie a v potrebných prípadoch na základe akýchkoľvek ďalších informácií, ktoré bude mať Komisia k dispozícii, vrátane informácií, ktoré poskytnú zúčastnené strany."

(318) Rakúske orgány uviedli, že Austrian Airlines zaviedla od roku 2006 reštrukturalizačný program Go4Profit, na základe ktorého znížila veľkosť svojej leteckej flotily a zrušila mnoho diaľkových trás. Kapacita na diaľkovej trase sa znížila približne o […]. Počet zamestnancov sa znížil o […] pracovných miest alebo približne […] a počet lietadiel sa znížil o […].

(319) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že program Go4Profit sa začal v roku 2006 a v roku 2007 pokračoval. Preto nie je možné ho skutočne považovať za plán, ktorý vo všeobecnosti súvisí s opatreniami oznámenými v decembri 2008 a zmenenými v apríli 2009. A preto a z dôvodov uvedených v odseku 293 bude Komisia považovať za kompenzačné opatrenie iba zníženie kapacít, ktoré sa vykonáva od roku 2008.

(320) Počas roka 2008 sa znížila kapacita pravidelných letov približne o […] a charterových letov o […], čo v porovnaní s predchádzajúcim rokom zodpovedá zníženiu kapacity na základe počtu miest na sedenie (km/sedadlo) spolu […].

(321) V decembri 2008 oznámený plán na reštrukturalizáciu predpokladal, že Lufthansa […]

(322) Okrem toho, začiatkom roka 2009 sa prijali ďalšie reštrukturalizačné opatrenia, na základe ktorých sa kapacita pravidelných letov (prostredníctvom zrušenia trás aj znížením počtu spojení) ďalej znížila o […] a v charterovej doprave o […]. Na základe toho sa od roku 2008 do roku 2009 dosiahlo zníženie kapacity na základe počtu miest na sedenie spolu o […]. Je však potrebné poznamenať, že plán reštrukturalizácie sa zakladá na predpoklade, že v roku 2010 sa vývoj na trhu zmení a kapacity sa zvýšia.

(323) Rakúske orgány ponúkli ako kompenzačné opatrenie, že Austrian Airlines (vrátane jej dcérskych spoločností) zníži od začiatku roka 2008 do 31. decembra 2010 celkový počet ponúkaných miest na sedenie o 15 % (porovnávací základ je celkový počet ponúkaných miest na sedenie v obchodnom roku 2007). To zahŕňa podstatné zníženie charterovej prevádzky, v rámci ktorej sa počet ponúkaných miest na sedenie zníži do konca roka […] o […] v porovnaní s […].

(324) Okrem toho, a v súlade s požiadavkami Komisie, sa rast počtu ponúkaných miest na sedenie zvýši po roku 2010 na priemernú mieru rastu stanovenú pre letecké spoločnosti, ktoré sú členmi Asociácie európskych leteckých spoločností (Association of European Airlines); tieto obmedzenia sa budú uplatňovať do konca roka 2015 alebo do dňa, keď Austrian Airlines dosiahne vyrovnanú hodnotu EBIT, v prípade, že ju dosiahne skôr ako do konca roka 2015.

(325) Aby mohla Komisia kontrolovať dodržiavanie tohto horného limitu týkajúceho sa zvyšovania kapacít, je nevyhnutné predložiť Komisii každý rok správu najneskôr do konca marca roka nasledujúceho po účtovnom roku.

(326) Komisia poznamenáva, že trh s leteckou dopravou zaznamenal na začiatku roka 2009 podstatný hospodársky pokles, je však nevyhnutné posúdiť zníženie kapacít a maximálny limit rastu počas celého obdobia ich uplatňovania, pričom je potrebné zohľadniť potenciál ozdravenia trhu od roku 2010, ktoré by sa prejavilo znížením trhového podielu leteckej spoločnosti. Komisia okrem toho poznamenáva, že v období plánovanej reštrukturalizácie sa zníži počet lietadiel z 98 v roku 2008 na […] lietadiel v roku 2011. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že […].

(327) Okrem toho sa Komisia domnieva, že vzhľadom na úzke prepojenie medzi štátnou pomocou, ktorá súvisí s predajom účasti v skupine podnikov Austrian Airlines zo strany rakúskeho štátu, a zlúčením spoločností Lufthansa a Austrian Airlines je nevyhnutné ohodnotiť navrhované kompenzačné opatrenia, ktoré sú plánované v súvislosti so štátnou pomocou, vzhľadom na kompenzačné opatrenia navrhované v rámci bežných kontrolných konaní týkajúcich sa koncentrácie ([43]).

(328) Lufthansa a Austrian Airlines predložili v rámci paralelného rozhodnutia o kontrole koncentrácie určité kompenzačné opatrenia, ako napríklad rozsiahle uvoľnenie prevádzkových intervalov pre rôzne letiská, ktoré sú vo svojej kapacite vyčerpané, s cieľom povoliť jednému alebo viacerým novým subjektom prevádzku nového alebo ďalšieho konkurujúceho leteckého spojenia. Na základe toho sa spoločnosti Lufthansa a Austrian Airlines, ako aj ich príslušné dcérske spoločnosti, zaväzujú, že podľa osobitného postupu poskytnú prevádzkové intervaly ([44]) na letiskách Viedeň, Štutgart, Kolín, Mníchov a Brusel na trasách, v súvislosti s ktorými Komisia zistila pochybnosti týkajúce sa pravidiel hospodárskej súťaže ([45]) (ďalej len „identifikované medzimestské spojenia“).

(329) Počet prevádzkových intervalov, ktoré budú poskytnuté k dispozícii, má novej leteckej spoločnosti ([46]) umožniť využívať identifikované medzimestské spojenia s nasledujúcou frekvenciou:

— Viedeň – Štutgart: maximálne tri (3) spojenia denne,

— Viedeň – Kolín/Bonn: maximálne tri (3) spojenia denne, ale maximálne 18 spojení za týždeň,

— Viedeň – Mníchov: maximálne štyri (4) spojenia denne,

— Viedeň – Frankfurt: maximálne päť (5) spojení denne,

— Viedeň – Brusel: maximálne štyri (4) spojenia denne, ale maximálne 24 spojení za týždeň.

(330) Tieto kompenzačné opatrenia umožnia včasný a pravdepodobný vstup alebo expanziu konkurenčnej spoločnosti na príslušnej trase, a preto ovplyvnia postavenie zlúčeného podniku na trhu.

(331) Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že za osobitných okolností uvedeného prípadu sú kompenzačné opatrenia navrhnuté v rámci rozhodnutia o kontrole koncentrácie, konkrétne navrhované zníženie kapacity spojené s obmedzením rastu po roku 2010, spolu posudzovanými kompenzačnými opatreniami, ktoré pôsobia proti deformácii trhu súvisiacej s reštrukturalizáciou.

7.1.6. *Dodatočné podmienky a prísľuby*

(332) Podľa bodu 46 usmernení z roku 2004 a bodu 40 (druhá veta) usmernení o leteckej doprave z roku 1994 môže Komisia okrem kompenzačných opatrení stanoviť podmienky a záväzky s cieľom zabezpečiť, že pomoc nebude narušať hospodársku súťaž do takej miery, ktorá by odporovala spoločnému záujmu.

(333) Ako sa uvádza, Komisia poznamenáva, že Rakúska republika zachováva mnoho bilaterálnych dohôd o leteckej doprave s niektorými tretími krajinami, v ktorých nie je uznané určovanie Spoločenstvom.

(334) Prevažná väčšina bilaterálnych dohôd o leteckej doprave s tretími krajinami už obsahuje doložku o určovaní Spoločenstvom, a to na základe bilaterálnych rokovaní alebo prostredníctvom horizontálnej dohody. V tejto súvislosti rakúske orgány so zreteľom na svoje záväzky v rámci právnych predpisov Spoločenstva súhlasili, že uvedené dohody vypovedia alebo podľa ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 z 29. apríla 2004 o rokovaniach a vykonávaní dohôd o leteckej dopravnej službe medzi členskými štátmi a tretími krajinami ([47]) opätovne prerokujú.

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

([44]) To znamená povolenie udelené leteckej spoločnosti využívať letiskovú infraštruktúru v určitý deň a v určitú hodinu na štart alebo pristátie.

([45]) Zahŕňajú trasy medzi nasledujúcimi mestami: Viedeň – Štutgart, Viedeň – Kolín, Viedeň – Mníchov, Viedeň – Frankfurt a Viedeň – Brusel.

([46]) Definovanej ako „každá letecká spoločnosť alebo letecké spoločnosti, ktoré sú členmi tej istej aliancie (okrem uvedených zlučujúcich sa strán vrátane všetkých leteckých spoločností, ktoré kontrolujú) a ktoré jednotlivo alebo v združení ponúkajú prostredníctvom spoločného označovania liniek nové alebo dodatočné konkurujúce služby v oblasti leteckej dopravy“.

([47]) Ú. v. EÚ L 157, 30.4.2004, s. 7.

(335) Počas konania vo veci formálneho zisťovania bola Komisia upozornená na skutočnosť, že Austrian Airlines vlastní 51 % akcií v Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) Komisia sa domnieva, že na základe tohto vzťahu by mohli vzniknúť problémy, pretože v nariadení (ES) č. 793/2004 ([48]) (ďalej len „nariadenie EÚ o prideľovaní prevádzkových intervalov“) sa uvádza (článok 4): „Členský štát zodpovedný za letisko s možným plánovaním letov alebo koordinované letisko zabezpečí: a) aby na letisku s možným plánovaním letov sprostredkovateľ letových plánov konal podľa tohto nariadenia nezávisle, neutrálne, nediskriminačne a transparentne; b) nezávislosť koordinátora na koordinovanom letisku funkčným oddelením koordinátora od akejkoľvek zainteresovanej strany. Systém financovania koordinátorových činností musí byť taký, aby bolo zaručené jeho nezávislé postavenie; c) aby koordinátor konal podľa tohto nariadenia neutrálne, nediskriminačne a transparentne.“

(337) Komisia sa domnieva, že funkčné oddelenie okrem iného znamená, že koordinátor by mal konať nezávisle od riadiaceho orgánu letiska, poskytovateľa služieb alebo leteckej spoločnosti činnej na uvedenom letisku, nemal by od neho dostávať žiadne pokyny a nemal by mu zodpovedať. Komisia sa ďalej domnieva, že systém financovania činností koordinátora by mal byť vytvorený tak, aby bol koordinátor finančne nezávislý od každej zainteresovanej strany, ktorej sa priamo týka jeho činnosť alebo ktorá má záujem na jeho činnosti. Koordinátor by preto mal mať samostatné účtovníctvo a samostatný rozpočet a pri financovaní svojich činností by sa nemal spoliehať výhradne na riadiaci orgán letiska, poskytovateľa služieb alebo jedinú leteckú spoločnosť.

(338) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že rakúske orgány prisľúbili, že Austrian Airlines začne konanie s cieľom znížiť svoje akcie v SCA na 25 % a že spoločnosť Flughafen Wien AG, ktorá v súčasnosti vlastní 40 % akcií SCA, po tejto reštrukturalizácii nebude vlastniť väčšinu v SCA. Znížená účasť Austrian Airlines v SCA sa podľa rakúskeho podnikového práva nebude považovať za podstatný menšinový podiel s právom veta. Zníženie sa musí dokončiť do konca letného plánovacieho obdobia IATA 2009. Komisia poznamenáva, že na zabezpečenie nezávislosti koordinátora prevádzkových intervalov je potrebné vlastniť akcie tretej strany, ktorá je nezávislá od Austrian Airlines aj od Flughafen Wien AG.

7.1.7. *Zásada jednorazovej pomoci*

(339) Komisia pri začatí konania konštatovala, že Austrian Airlines získala pomoc na záchranu, ktorú schválila Komisia. Okrem toho konštatovala, že Austrian Airlines ani iný podnik v rámci skupiny podnikov predtým nezískali pomoc na reštrukturalizáciu.

(340) Komisia poukazuje na skutočnosť, že podľa rozhodnutia o pomoci na záchranu z 19. januára 2009 (ktorá sa poskytla vo forme 100 % záruky za úver vo výške 200 mil. EUR) sa pomoc na záchranu ukončí, keď Komisia prijme konečné stanovisko (prostredníctvom prijatia predloženého rozhodnutia) týkajúce sa predaja/plánu na reštrukturalizáciu, ktorý oznámili rakúske orgány ([49]).

(341) Okrem toho Rakúska republika prisľúbila, že spoločnosti Austrian Airlines alebo niektorej časti skupiny podnikov Austrian Airlines neposkytne v období desiatich rokov od poskytnutia pomoci na záchranu alebo od ukončenia lehoty na reštrukturalizáciu žiadnu ďalšiu pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pomoc na reštrukturalizáciu poskytnutá Rakúskom v prospech Austrian Airlines je s výhradou článku 2 uvedených podmienok zlučiteľná so spoločným trhom podľa článku 87 ods. 3 písm. c Zmluvy o ES, pokiaľ sa úplne realizuje Komisii oznámený plán na reštrukturalizáciu.

Článok 2

1. Rakúsko prijme nevyhnutné opatrenia, aby Austrian Airlines do konca roka 2010 znížila svoju celkovú kapacitu počtu ponúkaných miest o 15 % úrovne z roku 2008. Potom sa zvyšovanie kapacity Austrian Airlines obmedzí na priemernú úroveň zvyšovania stanovenú pre letecké spoločnosti, ktoré sú členmi Association of European Airlines. Tento maximálny limit sa bude uplatňovať do konca roka 2015 alebo dovtedy, kým Austrian Airlines nedosiahne vyrovnanú hodnotu EBIT (nulový bod), podľa toho, ktorá situácia nastane skôr.

2. Rakúsko prijme nevyhnutné opatrenia, aby Austrian Airlines do 30. septembra 2009 znížila svoj podiel v Schedule Coordination Austria GmbH na 25 % a aby po reštrukturalizácii spoločnosť Flughafen Wien AG ani žiadna iná strana, ktorú kontroluje Austrian Airlines alebo Flughafen Wien AG, nevlastnila väčšinový podiel v Schedule Coordination Austria.

3. Rakúsko prijme nevyhnutné opatrenia, aby sa dodržali podmienky rozhodnutia o koncentrácii vo veci COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines.

([48]) Pozri poznámku pod čiarou č. 28.

([49]) Pozri odôvodnenie 15.

4. Rakúsko zruší bilaterálne dohody o leteckej doprave, ktoré neobsahujú doložku o určovaní Spoločenstvom, alebo o nich bude opätovne rokovať na základe ustanovení nariadenia (ES) č. 847/2004. Rakúsko oznámi Komisii opatrenia, ktoré prijalo s cieľom zaručiť zlučiteľnosť uvedených dohôd s právnymi predpismi Spoločenstva v súvislosti s uznaním určovania Spoločenstvom.

5. Rakúsko predloží Komisii do 31. decembra 2009 správu o pokroku a správe plánu na reštrukturalizáciu, ako aj o prijatých opatreniach, na základe ktorých sa zníži podiel Austrian Airlines v Schedule Coordination Austria GmbH. Do 31. apríla 2010 Rakúsko oznámi opatrenia, ktoré realizovalo na uplatňovanie článku 2 ods. 4 Každý rok do roku 2015 Rakúsko predloží Komisii výročnú správu o realizácii plánu na reštrukturalizáciu a o úrovniach zvyšovania kapacít.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Rakúskej republike.

V Bruseli 28. augusta 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda