IV

(Akti, sprejeti pred 1. decembrom 2009 v skladu s Pogodbo ES, Pogodbo EU in Pogodbo Euratom)

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 28. avgusta 2009

o državni pomoči C 6/09 (ex N 663/08) – Avstrija Austrian Airlines – Načrt za prestrukturiranje

(notificirano pod dokumentarno številko C(2009) 6686)

(Besedilo v nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2010/137/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo pripombe v skladu z navedenimi določbami [1], in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je z dopisom z dne 11. februarja 2009 obvestila Republiko Avstrijo o svoji odločitvi, da bo sprožila postopek na podlagi člena 88(2) Pogodbe ES v zvezi s prodajo deležev avstrijske države poslovni skupini Austrian Airlines.

(2) Avstrija je z dopisom z dne 11. marca 2009 Komisiji sporočila svoje stališče o sprožitvi postopka.

(3) Odločitev Komisije, da bo sprožila postopek, je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* [2]. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe o zadevnih ukrepih v enem mesecu od dneva objave.

(4) Komisija je prejela pripombe zainteresiranih strani o tej zadevi. Po elektronski pošti jih je 15. aprila 2009 posredovala Avstriji in ji dala možnost odgovora. Komisija je prejela pripombe Avstrije po elektronski pošti dne 8. maja 2009.

(5) Na zahtevo Avstrije sta 7. in 18. maja 2009 potekala sestanka. Avstrija je po sestankih z dopisoma z dne 22. maja 2009 in 18. junija 2009 predložila dodatna pojasnila, za katera je zaprosila Komisija.

2. DEJSTVA

2.1 Ozadje preiskave

(6) Poslovna skupina Austrian Airlines (v nadaljnjem besedilu: Austrian Airlines) je sestavljena iz treh podjetij: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, mrežno usmerjenega letalskega prevoznika, ustanovljenega leta 1957, Tiroler Luftfahrt GesmbH (v nadaljnjem besedilu: Tiroler Luftfahrt), regionalne hčerinske družbe, ustanovljene leta 1978, in Lauda Air Luftfahrt GmbH (v nadaljnjem besedilu: Lauda Air), čarterske družbe, ustanovljene leta 1979. Austrian Airlines ima sedež na Dunaju in upravlja letalski promet z vozliščema na mednarodnem letališču Dunaj in letališču Innsbruck. Austrian Airlines je član Star Alliance.

(7) Avstrija ima prek državne holdinške družbe Österreichische Industrieholding AG (v nadaljnjem besedilu: ÖIAG) v lasti 41,56-odstotni delež Austrian Airlines. ÖIAG je največji delničar.

(8) Avstrijska zvezna vlada je zaradi težavnega in vedno slabšega finančnega položaja, v katerem je poslovna skupina Austrian Airlines že nekaj let (glej Odločbo Komisije z dne 19. januarja 2009 o državni pomoči NN 72/08, Austrian Airlines – pomoč za reševanje [3]), 12. avgusta 2008 izdala pooblastilo za privatizacijo, s katerim je ÖIAG pooblastila za odsvojitev vseh svojih deležev v Austrian Airlines. Pooblastilo je bilo 29. oktobra 2008 podaljšano do 31. decembra 2008.

[1] UL C 57, 11.3.2009, str. 8.
[2] Glej opombo 1.
[3] Še ni objavljena v Uradnem listu.

(9) ÖIAG je 13. avgusta 2008 v avstrijskem in mednarodnem tisku ([4]) objavil poziv morebitnim vlagateljem, naj izrazijo interes za pridobitev deležev ÖIAG v Austrian Airlines. Ponudniki so izraz interesa lahko predložili do 24. avgusta 2008. Skupno je interes izrazilo dvanajst vlagateljev.

(10) ÖIAG je 28. avgusta 2008 morebitnim vlagateljem sporočil, da morajo do 12. septembra 2008 predložiti koncept za prevzem. Koncept mora vsebovati podatke o ponudniku, strateški koncept za prihodnost Austrian Airlines, predlog za strukturo transakcije, podatke o načrtovanem financiranju in nekatere dodatne informacije o vsebini pogodbe (zagotovila, garancije). Predloženi so bili samo trije koncepti za prevzem. ([5])

(11) ÖIAG je 16. septembra 2008 pozval preostale tri ponudnike, naj končno ponudbo brez navedbe nakupne cene predložijo do 21. oktobra 2008, z navedbo nakupne cene pa do 24. oktobra 2008.

(12) Letalska družba Deutsche Lufthansa AG (v nadaljnjem besedilu: Lufthansa) je 21. oktobra 2008 kot edini ponudnik v skladu z zahtevami predložila ponudbo, vključno s pogodbo in strateškim konceptom brez navedbe nakupne cene. Lufthansa je 24. oktobra 2008 predložila zavezujočo ponudbo z navedbo nakupne cene, ki jo je bila pripravljena plačati za deleže ÖIAG v Austrian Airlines.

(13) 24. oktobra 2008 je ponudbo predložil tudi S7 […] (*), Air France/KLM ni oddal ponudbe ([6]).

(14) Transakcijo sta odobrila nadzorni svet Deutsche Lufthansa AG in nadzorni svet ÖIAG 3. oziroma 5. decembra 2008.

(15) Tako je Lufthansa na koncu postopka privatizacije kot izbrani ponudnik Austrian Airlines oddala ponudbo za deleže ÖIAG, ki jo je nadzorni svet ÖIAG sprejel.

(16) V transakciji, ki sta jo sklenila ÖIAG in Lufthansa, je predvideno:

— Lufthansa plača ÖIAG nakupno ceno 366 268,75 EUR,

— ÖIAG prejme nalog za plačilo dolgov ([7]), na podlagi katerega lahko nastane pravica do dodatnega plačila v višini do 162 milijonov EUR,

— ÖIAG prek namenske družbe plača nepovratna sredstva v višini 500 milijonov EUR, ki jih Lufthansa uporabi za dokapitalizacijo letalske družbe Austrian Airlines.

(17) Republika Avstrija je v obvestilu o ukrepu z dne 21. decembra 2008, ki ga je poslala iz razlogov pravne varnosti, zastopala stališče, da naj prodajna transakcija ne bi bila povezana z dodelitvijo državne pomoči, ker naj bi bila cena, ki jo je treba plačati za Austrian Airlines, tržna cena tega podjetja.

(18) Cena, ki jo mora Lufthansa plačati za državni delež v Austrian Airlines, naj vsekakor ne bi pomenila državne pomoči, saj bi vsak drug mogoč scenarij povzročil višje stroške za ÖIAG.

(19) Avstrijski organi so poleg tega in ne glede na zgornje utemeljitve navedli, da bi, če naj Komisija prav tako ne bi ugotovila, da naj pri zadevnih ukrepih ne bi šlo za državno pomoč, predložili tudi načrt za prestrukturiranje za Austrian Airlines, da bi bila pomoč v skladu s členom 87(3)(c) Pogodbe ES.

(20) Republika Avstrija je glede pomoči za reševanje 19. decembra 2008 uradno obvestila Komisijo o svoji odločitvi, da bo poslovni skupini Austrian Airlines dodelila pomoč za reševanje v obliki 100-odstotnega poroštva, da bi podjetju omogočila, da dobi posojilo za 200 milijonov EUR. Pomoč za reševanje je bila dodeljena 19. januarja 2009.

(21) V skladu z odločbo o pomoči za reševanje pomoč za reševanje (v obliki državnega poroštva za globalni kreditni dogovor) preneha, ko Komisija sprejme končno stališče o državni pomoči (končno odločitev) glede prodajnega postopka/načrta za prestrukturiranje, ki so ga predložili avstrijski organi ([8]).

2.2 **Ukrepi v preiskavi**

(22) Komisija je v odločbi o sprožitvi formalnega postopka preiskave (v nadaljnjem besedilu: odločba o sprožitvi postopka) odprla vprašanja,

— ali je prodajna cena, dosežena za delež Avstrije v Austrian Airlines, tržna cena,

([4]) *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* in *Financial Times* (evropska izdaja).
([5]) Predložili so jih Air France/KLM, Deutsche Lufthansa in S7 (ruska letalska družba).
(*) Zaupni podatki.
([6]) Za stališče Air France/KLM o postopku privatizacije glej oddelek 4.4.
([7]) ÖIAG tri leta po koncu oziroma najpozneje po predložitvi finančnih poročil za obdobje, ki se konča 31. decembra 2011, prejme dodatno plačilo v višini do 162 milijonov EUR. Znesek za plačilo se izračuna z naslednjo formulo, […].
([8]) Glej Odločbo Komisije z dne 19. januarja 2009, državna pomoč NN 72/08, Avstrija – Austrian Airlines – Pomoč za reševanje, uvodna izjava 71.

— ali je ÖIAG pri sprejetju negativne cene ([9]) ravnal kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu, saj bi vsak drug mogoč scenarij povzročil višje stroške, in

— ali v primeru obstoja državne pomoči ta pomoč pomeni pomoč za prestrukturiranje, ki mora biti v skladu s skupnim trgom.

2.2.1 *Tržna cena deležev ÖIAG v Austrian Airlines*

(23) Komisija je izrazila dvom, ali je zaradi pogojev za prodajo cena, ki jo mora Lufthansa plačati za pridobljene delnice, tržna cena. V pooblastilu za privatizacijo, izdanemu ÖIAG, je bilo predvideno:

„ÖIAG se pooblasti za privatizacijo Austrian Airlines AG ob ohranitvi avstrijske strukture glavnega delničarja v višini 25 % in ene delnice. Namen teh pogojev je:

1. ohranitev blagovne znamke ‚Austrian';
2. ohranitev centrale za odločanje v Avstriji;
3. ohranitev linijske mreže, primerne za lokacijo, ter upoštevanje gospodarske in zaposlitvene lokacije Avstrije;
4. ohranitev čim večjega števila delovnih mest pri Austrian Airlines in na dunajskem letališču ter
5. ustanovitev odbora za varstvo avstrijskih lokalnih interesov."

(24) Ceno, ki jo je treba plačati Avstriji, dopolnjuje klavzula o izboljšanju stanja, na podlagi katere Avstrija prejme plačila iz morebitnih dobičkov. Komisija se je namenila razjasniti ta mehanizem in njegovo vrednost.

(25) Komisija je ob sprožitvi postopka dvomila, ali je prodaja Austrian Airlines potekala pod primernimi pogoji. Komisija je navedla še, da ni mogla dokončno presoditi, ali so bili pogoji prodaje taki, da so vplivali na plačano ceno.

(26) Komisija je glede cene, ki jo je plačala Lufthansa, navedla, da ni mogla dokončno ugotoviti, ali je z nalogom za plačilo dolgov v vrednosti 162 milijonov EUR mogoče primerno odškodovati Avstrijo za nižjo ceno na delnico, ki jo je pripravljena sprejeti ob sklenitvi prodaje, ali Avstrija s tem, da sprejme ceno za delnico, ki je precej nižja od cene, ki se plača drugim delničarjem, Lufthansi in tako tudi Austrian Airlines v bistvu dodeli državno pomoč.

([9]) Negativne cene so v nadaljnjem besedilu navedene v oklepajih.

(27) Glede negativne cene, ki jo mora plačati Lufthansa, kot je navedeno tudi v pritožbi Air France/KLM, ni jasno, ali so vsi ponudniki dobili enako priložnost za oddajo ponudb na enaki podlagi. Jasno ni bilo niti, ali so vsi ponudniki dobili dovolj časa in informacij za oceno premoženja, določenega za prodajo. Komisija je še pripomnila, da je cena, ki jo mora plačati Lufthansa za delnice, ki jih bo pridobila od države, drugačna (in sicer nižja) od cene, ki se plača delničarjem na prostem trgu.

2.2.2 *ÖIAG je ravnal kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu, saj bi vsak drug scenarij povzročil višje stroške*

(28) Avstrijski organi so navedli, da bi se ÖIAG spopadal z enim od treh mogočih scenarijev, ki bi povzročili višje stroške, če ne bi prodal svojega deleža:

— *Likvidacija Austrian Airlines:* ÖIAG bi nosil stroške (ocenjene na do […] EUR), ki bi nastali pri nadzorovani likvidaciji Austrian Airlines.

— *Prijava stečaja Austrian Airlines:* ÖIAG ne podpre Austrian Airlines, kar bi povzročilo stečaj podjetja. Neposredne in posredne stroške, ki bi presegli neto stroške privatizacije, bi moral nato prevzeti ÖIAG.

— *Prestrukturiranje Austrian Airlines ob ohranitvi samostojnosti („rešitev ‚stand alone'"):* ÖIAG financira prestrukturiranje Austrian Airlines zato, da ta lahko ohrani samostojnost („rešitev ‚stand alone'").

(29) Komisija je ob sprožitvi postopka dvomila, ali možnost, ki jo je izbrala država, ustreza ravnanju vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Komisija ni imela zadostnih informacij niti o stroških likvidacije, ki bi jih bilo treba nositi ob likvidaciji podjetja, niti o stroških in izgubah, ki bi ÖIAG nastali ob stečaju. Prav tako ni imela zadostnih informacij za oceno možnosti ohranitve samostojnosti.

(30) Komisija je opozorila, da se na splošno ne strinja, da mora delničar samodejno nositi stroške, ki nastanejo ob stečaju ali likvidaciji podjetja. Zdi se, da naj bi bil razlog za razmišljanje o socialnih in gospodarskih posledicah, ki bi nastale, če ÖIAG ne bi podprl Austrian Airlines, dejstvo, da je ÖIAG državna holdinška družba. Komisija je še pripomnila, da avstrijski organi pri utemeljitvi še naprej izhajajo iz tega, da naj bi šlo pri ceni, ki jo je plačal izbrani ponudnik, za najvišjo mogočo ceno.

2.2.3 *Predloženi načrt za prestrukturiranje Austrian Airlines*

(31) Ker je Komisija ugotovila, da ni bilo mogoče izključiti obstoja državne pomoči, je morala preveriti, ali je načrt za prestrukturiranje v skladu s pravom, ki se uporablja, in sicer v skladu s Smernicami Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah ([10]) (v nadaljnjem besedilu: Smernice iz leta 2004) ter Obvestilom Komisije o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP o državnih pomočeh v letalskem sektorju ([11]) (v nadaljnjem besedilu: Smernice za letalski sektor iz leta 1994).

(32) V teh smernicah so navedeni različni pogoji, pod katerimi se lahko odobrijo pomoči za prestrukturiranje. Komisija je ob sprožitvi postopka dvomila, ali so izpolnjeni pogoji glede upravičenosti podjetja, obnove dolgoročne sposobnosti preživetja, višine pomoči, izravnalnih ukrepov in višine lastnega prispevka.

3. PRIPOMBE AVSTRIJE

(33) Avstrijski organi so v uvodu pripomb navedli informacije o ozadju postopka privatizacije in ga opisali. V skladu s pravom Skupnosti naj bi bil postopek privatizacije odprt in v celoti objavljen, vsi ponudniki pa naj bi bili v vseh fazah postopka privatizacije obravnavani enako. Postopek privatizacije naj bi bil sicer izveden v kratkem času, vendar naj bi imeli po mnenju avstrijskih organov vsi ponudniki dovolj časa za pridobitev vseh potrebnih informacij in naj bi jim bilo omogočeno na podlagi teh informacij pripraviti dokončno ponudbo.

3.1 Pogoji, določeni za privatizacijo

(34) Avstrijski organi so pri pogojih, določenih za privatizacijo, razlikovali med „ciljema, ki se upoštevata po najboljših močeh“:

(i) ohranitev linijske mreže, primerne za Avstrijo, in

(ii) ohranitev čim večjega števila delovnih mest

ter „zavezujočimi cilji“:

(iii) ohranitev blagovne znamke Austrian;

(iv) ohranitev centrale za odločanje v Avstriji;

(v) ustanovitev odbora za varstvo avstrijskih lokalnih interesov;

(vi) ohranitev avstrijske strukture glavnega delničarja v višini 25 % in ene delnice.

([10]) UL C 244, 1.10.2004, str. 2.
([11]) UL C 350, 10.12.1994, str. 5.

(35) Avstrijski organi so še navedli, da naj nihče od ponudnikov nikoli ne bi oporekal temu, da je mogoče doseči te cilje, ali trdil, da naj bi ti pomenili „*pogoje*“, ki vplivajo na nakupno ceno.

(36) Komisija je v odločitvi o sprožitvi formalnega postopka preiskave v skladu s svojo prakso odločanja ([12]) navedla, da je glede ciljev (i) „ohranitev linijske mreže, primerne za Avstrijo“ in (iii) „ohranitev blagovne znamke Austrian“ mogoče ugotoviti, da ta pogoja ne vplivata negativno na nakupno ceno.

3.1.1 *Ohranitev čim večjega števila delovnih mest*

(37) Avstrijski organi so navedli, da naj ta pogoj ne bi bil povod za pomisleke. Pogodbena dokumentacija, ki jo je ÖIAG predložil ponudnikom, ni vsebovala nobenih tozadevnih obveznosti. Opozorili so, da naj bi Komisija v svoji praksi odločanja navedla, da so nediskriminatorski pogoji, s katerimi se kupci pozovejo k ohranitvi delovnih mest, dopustni. ([13]) Kakršen koli vpliv na nakupno ceno naj bi bil izključen, ker naj bi šlo pri tem samo za nediskriminatorsko pravno nezavezujočo določbo „best efforts“ (določbo, ki se upošteva po najboljših močeh). ([14])

3.1.2 *Ohranitev centrale za odločanje v Avstriji*

(38) Cilj privatizacije naj bi bil ohranitev centrale za odločanje Austrian Airlines v Avstriji. Avstrijski organi navajajo, da naj bi bil pogoj za pridobitev operativne licence, da je registrirani sedež v državi članici, v kateri je bila izdana operativna licenca. ([15]) Če bi bila centrala ali registrirani sedež Austrian Airlines prenesena zunaj Avstrije, bi Austrian Airlines izgubil operativno licenco. V skladu z določbami prava Skupnosti (Uredba (ES) št. 1008/2008) in avstrijskim pravom (Luftfahrtgesetz – Zakon o zračnem prometu) Austrian Airlines zato ne bi več mogel opravljati zračnih prevozov. ([16])

([12]) Odločba Komisije z dne 17. septembra 2008, državne pomoči N 321/08, N 322/08 in N 323/08, Grčija – Prodaja določenega premoženja Olympic Airlines/Olympic Airways Services, še ni objavljeno v Uradnem listu, uvodne izjave 59, 184 in 185, in Odločba Komisije z dne 12. novembra 2008, državna pomoč N 510/08, Italija – Alitalia, UL C 46, 25.2.2009, str. 6, uvodne izjave 29, 123 in 124.
([13]) Odločba Komisije 2000/628/ES z dne 11. aprila 2000 o državni pomoči Italije podjetju Centrale del Latte di Roma, UL L 265, 19.10.2000, str. 15, uvodna izjava 91; Odločba Komisije 2001/798/ES z dne 13. decembra 2000 o državni pomoči Nemčije podjetju SKET Walzwerktechnik GmbH (C 70/97 (ex NN 123/97)), UL L 301, 17.11.2001, str. 37.
([14]) Odločba Komisije 2008/767/ES z dne 2. aprila 2008 o državni pomoči C 41/07 (ex NN 49/07), ki jo je Romunija izvedla za podjetje Tractorul, UL L 263, 2.10.2008, str. 5, uvodna izjava 44.
([15]) Člen 4(a) v povezavi s členom 3(2) Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev), UL L 293, 31.10.2008, str. 3.
([16]) Odločba Komisije z dne 12. novembra 2008, državna pomoč N 510/08, Italija – Alitalia, UL C 46, 25.2.2009, str. 6, uvodna izjava 125.

(39) Ohranitev centrale za odločanje v Avstriji naj bi bila potrebna tudi v okviru dvostranskih sporazumov o letalskih prevozih: pogoj za veljavnost sporazumov naj bi bila veljavna operativna licenca. Za nadaljevanje poslovanja Austrian Airlines naj bi bilo zato treba njegovo centralo za odločanje pustiti v Avstriji.

(40) Avstrijski organi navajajo, da naj bi bili pri predhodnih združevanjih v letalskem sektorju – SWISS/Sabena in Air France/KLM – izbrani primerljivi modeli za pridobitev operativne licence. Model naj bi bil zato znana in sprejeta struktura v tej panogi. Zaradi regulativnega okvira naj ne bi nihče od ponudnikov za Austrian Airlines dvomil o dejstvu, da je treba centralo za odločanje ohraniti v Avstriji, tako da naj bi bilo to dejstvo v prevzemnih konceptih ustrezno upoštevano in naj ne bi vplivalo na nakupno ceno.

3.1.3 *Ohranitev avstrijske strukture glavnega delničarja v višini 25 % in ene delnice*

(41) Avstrijski organi opozarjajo, da naj bi ta pogoj temeljil na zahtevah dvostranskih sporazumov o letalskih prevozih v skladu z avstrijskim pravom.

(42) Pogoj za ohranitev pravic do vzleta, pristanka in linij naj bi bil na podlagi dvostranskih sporazumov o letalskih prevozih v številnih primerih izvrševanje substancialnih lastninskih pravic in dejanski nadzor oseb določene narodnosti. V primeru letalskega prevoznika, ki je registriran v Avstriji, naj bi substancialno lastništvo pomenilo, da morajo biti za nadaljnjo veljavnost dvostranskih sporazumov o letalskih prevozih večinski lastniki letalskega prevoznika avstrijski državljani ali avstrijska podjetja. Če večinsko lastništvo ni več avstrijsko, naj bi tretja država lahko odvzela pravice do vzleta, pristanka in linij.

(43) Na podlagi člena 9(2) Zakona o ÖIAG (ÖIAG-Gesetz) naj bi moral ÖIAG v okviru svoje udeležbe pri upravljanju ohraniti vsak vpliv, ki mu omogoča, da na podlagi udeležbe v višini 25 % in ene delnice v osnovnem kapitalu z glasovalno pravico ali na podlagi pravic ali pogodb s tretjimi osebami soodloča o sklepih skupščine, za katere je v skladu z zakonom o delnicah potrebna vsaj tričetrtinska večina.

(44) Na podlagi pooblastila za privatizacijo naj bi se ÖIAG moral odločiti, da zmanjša svojo udeležbo v Austrian Airlines na 25 % in eno delnico ali da od ponudnikov sprejme strukturo transakcije, ki zagotavlja avstrijsko strukturo glavnega delničarja v višini 25 % in ene delnice. Skladno s tem naj bi se ponudniki v pogovorih pozvali, naj predlagajo take strukture transakcije. Nihče od ponudnikov načeloma naj ne bi ugovarjal tej strukturi.

(45) Avstrija trdi, da bi bili določeni dvostranski sporazumi razveljavljeni in bi bile tako izgubljene pravice do vzleta in pristanka ter poletov na progah Austrian Airlines, ki so določene v teh mednarodnopravnih sporazumih, če bi Austrian Airlines prevzeli neavstrijski državljani. Zaradi poslovnega modela Austrian Airlines, ki naj bi temeljil na povezavah z državami zunaj Skupnosti v srednji in vzhodni Evropi ter državami na srednjem vzhodu in v osrednji Aziji, naj bi bil gospodarski pomen takih dvostranskih sporazumov bistven.

(46) Ker naj bi bila v pooblastilu za privatizacijo predvidena odsvojitev celotne udeležbe ÖIAG, naj bi lahko ÖIAG samo na podlagi transakcijske strukture (zasebna ustanova, registrirana v Avstriji), ki jo predlagajo vsi ponudniki, prodal svoje deleže v Austrian Airlines in hkrati pridobil zadevne dragocene pravice za opravljanje poletov za letalskega prevoznika ter izvedel celotno privatizacijo. Avstrijski organi menijo, da se pogoju avstrijske strukture glavnega delničarja ni bilo mogoče odpovedati, če naj bi se ohranile bistvene pravice, in da naj ta pogoj ne bi imel nobenega vpliva na doseženo ceno. Rešitev, sprejeta za rešitev tega vprašanja, naj bi bila enako stroškovno nevtralna.

3.1.4 *Ustanovitev odbora za varstvo avstrijskih lokalnih interesov*

(47) Avstrijski organi navajajo, da naj bi bil tak odbor, ki ni udeležen v odločanju Austrian Airlines, v tej panogi sploh nekaj običajnega, čemur naj Komisija v primerljivih primerih ne bi nikoli ugovarjala. ([17]) Vpliv na nakupno ceno naj ne bi bil mogoč, saj naj bi bil zadevni odbor samo posvetovalne narave in naj ne bi imel pravnega ali dejanskega vpliva na podjetje. Odbor naj zlasti ne bi imel pravice veta ali soodločanja. Nihče od ponudnikov v postopku privatizacije naj poleg tega zahteve po takem odboru ne bi označil kot sporne.

3.2 **Nakupna cena je tržna cena**

(48) Avstrija meni, da je nakupna cena rezultat postopka privatizacije, ki je bil izveden v skladu z zahtevami XXIII. poročila Komisije o konkurenci ([18]) ter Smernicami iz leta 1994. Deleži ÖIAG v Austrian Airlines naj bi bili na koncu konkurenčnega postopka prodani ponudniku, ki je ponudil najvišjo ceno.

(49) Avstrijski organi navajajo, da je bilo v sedanjem gospodarskem položaju mogoče doseči samo negativno nakupno ceno.

([17]) V okviru ustanove, ustanovljene ob združitvi Swissair/Sabena (Odločba Komisije 95/404/ES), je bil ustanovljen upravni svet, ki so mu bila dana operativna pooblastila.

([18]) Glej *XXIII. poročilo o konkurenčni politiki za leto 1993* (ISBN 92-826-8372-9), točki 402 in 403.

(50) Lufthansa želi poleg delnic, ki jih mora pridobiti od države, za nadzor celotnega podjetja pridobiti tudi delnice v prostem obtoku. Cena deležev v prostem obtoku naj bi se pri taki prevzemni ponudbi pravno določila na podlagi avstrijskega zakona o prevzemih (Übernahmegesetz).

(51) Avstrijski organi menijo, da je treba oceno državnih deležev videti ob upoštevanju celotne nakupne cene transakcije, ki izhaja iz nakupne cene, ki jo je ÖIAG dosegel v razpisnem postopku, in stroškov prevzema deležev v prostem obtoku na podlagi zakonskih določb. V skladu z avstrijskim zakonom o prevzemih mora prevzemna cena ustrezati vsaj povprečnemu borznemu tečaju zadevnega udeležbenega vrednostnega papirja v zadnjih šestih mesecih pred dnem objave namena o oddaji ponudbe, ponderiranemu v skladu s konkretnim obsegom trgovanja ([19]). Prevzemna cena, ki jo je Lufthansa ponudila lastnikom delnic v prostem obtoku, je 4,49 EUR in tako izpolnjuje zahteve avstrijskega zakona o prevzemih.

(52) Avstrijski organi menijo, da je prevzemna cena iz ponudbe o prevzemu izkrivljena in ne odseva prave gospodarske vrednosti Austrian Airlines, temveč izhaja iz določb zakona o prevzemih. ([20]) To naj bi se kazalo v rasti borznega tečaja delnic Austrian Airlines od začetka leta 2008. Delniški tečaj naj bi bil pred izdajo pooblastila za privatizacijo 12. avgusta 2008 manj kot 3 EUR in naj bi šele v začetku septembra zrasel na več kot 7 EUR. Nato naj bi tečaj delnic Austrian Airlines spet močno padel in naj bi bil sedaj že več tednov precej nižji od prevzemne cene Lufthanse, ki je bila 4,49 EUR na delnico. Ta močna nihanja tečaja delnic Austrian Airlines naj bi bila rezultat špekulacij in naj ne bi bila nikakor povezana z dejansko vrednostjo podjetja.

(53) Drugi razlog, zaradi katerega naj bi morala Lufthansa lastnikom delnic v prostem obtoku dati privlačno ponudbo, naj bi bilo dejstvo, da naj bi Lufthansa nameravala doseči absolutni nadzor nad Austrian Airlines. Lufthansa naj bi nameravala pridobiti 90 % Austrian Airlines, saj naj bi dosega tega praga omogočala „squeeze out“ (iztisnitev) in s tem prevzem 100-odstotnega poslovnega deleža. Če bi bila Lufthansa edina delničarka, bi lažje uresničevala svoje načrte, saj bi bilo sprejemanje odločitev preprostejše. Poleg tega bi koristila vse prednosti načrtovanih naložb.

([19]) Člen 26(1) avstrijskega zakona o prevzemih.

([20]) Odstopanje od predpisane ponudbe o prevzemu ne bi bilo sprejemljivo, ker bi to pomenilo samo, da trenutno ni potrebe po predložitvi predpisane ponudbe, da pa bi morala biti taka ponudba za prevzem vsaj 90-odstotnega deleža Austrian Airlines predložena pozneje. Lufthansa bi težje prevzela Austrian Airlines, če bi se prevzemna cena znižala, saj bi bila znižana prevzemna cena precej nižja od cene na borzi in bi prevzemno ponudbo sprejelo le malo delničarjev.

(54) Avstrijski organi opozarjajo, da naj bi bila prodaja po negativni nakupni ceni v skladu s pravom Skupnosti dovoljena. Komisija naj bi v več odločbah ([21]) potrdila, da se „simbolične“ ali „negativne“ nakupne cene, ki je rezultat postopka privatizacije, ki izpolnjuje zahteve XXIII. poročila o konkurenci ali temelji na oceni, ne sme obravnavati kot državno pomoč.

(55) Avstrijski organi menijo, da je cena, ki jo je ponudila Lufthansa, najvišja cena, ki jo je mogoče doseči na trgu. Pomisliti naj bi bilo treba tudi na to, da sta Lufthansa in Austrian Airlines člana Star Alliance. Ponudniki, ki niso člani Star Alliance (Air France/KLM in S7), bi zato morali v ponudbo vključiti dodatne stroške menjave zveze letalskih ponudnikov. Avstrijski organi navajajo, da bi ti stroški lahko znašali […] EUR.

(56) Avstrijski organi navajajo še, da je bila v (čeprav nezavezujoči) ponudbi, ki jo je predložil S7, določena cena […], in poudarjajo, da naj bi bila v skladu s prakso odločanja Komisije ([22]) ponudba konkurenta dober kazalnik za izračun tržne vrednosti podjetja.

(57) Avstrijski organi glede naloga za plačilo dolgov pojasnjujejo, da naj bi maksimalno plačilo iz tega naloga znašalo 164,1 milijona EUR in […] ([23]).

3.3 **Ravnanje ÖIAG kot vlagatelja v tržnem gospodarstvu**

(58) Avstrijski organi menijo, da bi odločitev ÖIAG o prodaji Austrian Airlines po negativni nakupni ceni sprejel tudi zasebni vlagatelj ([24]), ki ima za cilj dolgoročnejšo sposobnost preživetja, saj naj bi negativna nakupna cena

([21]) Odločba Komisije 2002/631/ES z dne 7. maja 2002, Nemčija – Saarbergwerke AG, UL L 203, 1.8.2002, str. 52, uvodna izjava 60; Odločba Komisije 2002/800/ES z dne 3. julija 2001, Španija – Babcock Wilcox, UL L 67, 9.3.2002, str. 50, uvodna izjava 61.

([22]) Odločba Komisije 2008/366/ES z dne 30. januarja 2008 o državni pomoči C 35/06 (ex NN 37/06) Švedske za Konsum Jämtland Ekonomisk Förening, UL L 126, 14.5.2008, str. 3, uvodni izjavi 50 in 58.

([23]) […].

([24]) Glej sodbo Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi C-305/89, *Italija* proti *Komisiji* („Alfa Romeo“), Recueil, str. I-1603, in sodbo Sodišča z dne 14. septembra 1994 v združenih zadevah C-278/92, C-279/92 in C-280/92, *Španija* proti *Komisiji* („Hytasa“), Recueil, str. I-4103.

povzročila precej nižje stroške kot drugi mogoči scenariji. Stečaj Austrian Airlines bi povzročil večje izgube vrednosti drugih udeležb Republike Avstrije. Poleg tega bi moral ÖIAG nositi stroške socialnega načrta. Drugi mogoči scenariji, ki si jih je mogoče zamisliti, to sta nadzorovana likvidacija Austrian Airlines ali nadaljevanje ob ohranitvi samostojnosti, bi prav tako povzročili stroške, ki bi bili višji od negativne nakupne cene.

3.3.1 *Stroški stečaja Austrian Airlines*

(59) Avstrijski organi menijo, bi bili stroški ÖIAG, ki bi bili posledica stečaja Austrian Airlines, precej višji od negativne nakupne cene: stečaj bi lahko povzročil masivno izgubo vrednosti drugih državnih udeležb. Avstrijski organi navajajo analizo, ki jo je izvedlo podjetje Merrill Lynch, na podlagi katere bi stečaj Austrian Airlines lahko poslabšal boniteto drugih „sestrskih podjetij" v državni lasti, posledica česar bi bili višji stroški refinanciranja in izgube vrednosti delniških tečajev. Pričakovano znižanje stopnje bonitete naj bi „sestrskim podjetjem" škodovalo, ne glede na to, da ima ÖIAG samo manjšinsko udeležbo v Austrian Airlines ([25]).

(60) Take izgube vrednosti delniških tečajev naj ne bi izhajale iz pravnih ali prostovoljno prevzetih obveznosti, temveč naj bi bile neposredne posledice stečaja Austrian Airlines. Avstrijski organi zato menijo, da bi tudi zasebni vlagatelj zagotovil kapital hčerinskemu podjetju, če bi obseg pričakovanih izgub vrednosti tečajev presegel stroške, ki bi nastali s preprečitvijo stečaja hčerinskega podjetja.

(61) Na podlagi analize, ki jo je izvedel Merrill Lynch, bi samo udeležbe ÖIAG (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) lahko izgubile vrednost v višini približno […] EUR. […] Glede na to naj bi bilo verjetno, da bi skupne izgube vrednosti delniških tečajev gospodarskega lastnika, Republike Avstrije (v višini […] EUR), precej presegle negativno nakupno ceno.

(62) Bonitetne agencije so v skladu z navedbami avstrijskih organov poudarile dejstvo, da naj bi bila podpora lastnikov zasebne matične družbe v korist boniteti njenih hčerinskih podjetij. Primer, ki ga navajajo, je zvišanje stopnje bonitete Hypovereinsbank za tri stopnje, ki naj bi kazalo 100-odstotno lastništvo s strani UniCredit. Poleg tega navajajo druge primere, v katerih naj bi znižanje stopnje bonitete matičnega podjetja povzročilo ustrezno znižanje stopnje bonitete hčerinskih podjetij (glej spodnjo preglednico).

Preglednica 1

Primeri znižanja stopnje bonitete hčerinskega podjetja po znižanju stopnje bonitete matičnega podjetja

Matična podjetja	Hčerinska podjetja	Datum	Znižanje stopnje bonitete (Standard & Poor's)	
			Matična podjetja	Hčerinska podjetja
Postbank	BHW Bausparkasse	22. junij 2007	Od A na A–	Od A– na BBB+
Post	Postbank	22. junij 2007	Od A na A–	Od A na A–
UniCredit	Bank Austria	18. marec 2009	Od A+ na A	Od A+ na A
UniCredit	Hypovereinsbank	18. marec 2009	Od A+ na A	Od A+ na A

(63) […]

(64) Ker naj bi bili ÖIAG in podjetja, v katerih ima ÖIAG udeležbo, to so Telekom Austria AG, Österreichische Post AG in OMV AG, v Avstriji zelo znani, bi imela vsaka kalitev miru v podjetju in vsako škodovanje ugledu blagovne znamke velike posledice. Zasebni vlagatelj v položaju ÖIAG bi zato v primeru stečaja Austrian Airlines prevzel stroške socialnega načrta, tudi če k temu ne bi bil pravno zavezan.

(65) Avstrijski organi menijo, da bi stroški domnevnega socialnega načrta ustrezali znesku, ki bi nastal pod to postavko pri likvidaciji. Zato zaposleni skupno ne bi bili na slabšem kot v primeru nadzorovane likvidacije s socialnim načrtom.

(66) Avstrijski organi te prostovoljne socialne stroške skupine Austrian Airlines po odbitku plačil avstrijskega sklada za izplačilo plač v primeru stečaja ocenjujejo na […] EUR (Austrian Airlines […] EUR in Tyrolean […] EUR) (glej spodnjo preglednico).

([25]) Pri analizi, ki jo je izvedel Merrill Lynch, se ÖIAG oziroma Republiki Avstriji pripisujejo samo izgube vrednosti v okviru njunih udeležb.

Preglednica 2

Obveznosti, ki bi jih moral prevzeti ÖIAG za zaposlene v primeru stečaja skupine Austrian Airlines

(v milijonih EUR)

Obveznosti za zaposlene v primeru stečaja skupine Austrian Airlines	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Skupina Austrian Airlines
Odpravnine v skladu z zakonskimi določbami in kolektivnimi pogodbami	[…]	[…]	[…]
Pokojnine	[…]	[…]	[…]
Regres za letni dopust	[…]	[…]	[…]
Drugi stroški za zaposlene	[…]	[…]	[…]
Socialni načrt	[…]	[…]	[…]
Pokojninski zahtevki	[…]	[…]	[…]
Skupne obveznosti za zaposlene	[…]	[…]	[…]
Plačila avstrijskega sklada za izplačilo plač v primeru stečaja	[…]	[…]	[…]
Skupne obveznosti, ki bi jih moral prevzeti ÖIAG	[…]	[…]	[…]

3.3.2 *Stroški nadzorovane likvidacije Austrian Airlines*

(67) Avstrijski organi skupne stroške likvidacije ocenjujejo na […] EUR, od katerih se približno […] EUR (ocena na podlagi povprečnih obveznosti za zaposlene) nanaša na socialni načrt za nekdanje zaposlene. Drugi stroški naj bi bili posledica razdrtja sporazumov, od katerih naj bi […] zadevalo […]. Predčasno bi bilo treba razdreti tudi sporazume glede […].

3.3.3 *Stroški, ki bi jih moral nositi ÖIAG za prestrukturiranje ob ohranitvi samostojnosti*

(68) Če bi moral Austrian Airlines še naprej poslovati samostojno, bi moralo podjetje po oceni avstrijske vlade predvsem zaradi velikega upada povpraševanja, ki je posledica gospodarske krize, leta 2009 pričakovati […] poslovni izid.

(69) Neposredna težava podjetja bi bila manjkajoča likvidnost; poleg najmanjših likvidnostnih rezerv v višini […] EUR za reševanje […] Austrian Airlines potrebuje dodatno likvidnost za ukrepe za prestrukturiranje in za […]. V zvezi s tem naj bi bilo treba pripomniti, da je bila likvidnost Austrian Airlines konec leta 2008 samo […]

(70) Koncept samostojnosti („stand alone“) naj bi temeljil na […], pri čemer bi se ohranile samo dve ali tri ciljne lokacije. Zato bi […]. To bi povzročilo enkratno amortizacijo v višini […] EUR. Poleg tega bi se število zaposlenih zmanjšalo za […] delovnih mest za polni delovni čas. Enkratni stroški socialnega načrta naj bi bili ocenjeni na […] EUR.

(71) Rezultat naj bi bila izguba prometa leta 2009 v višini približno […] EUR, ki bi negativno vplivala na denarni tok. Po oceni avstrijskih organov bi koncept samostojnosti („stand alone“) v obdobju 2009–2011 povzročil likvidnostno vrzel v višini […] EUR ([26]).

3.3.4 *Sklepne ugotovitve*

(72) Za avstrijske organe je bila prodaja udeležbe v Austrian Airlines po negativni nakupni ceni stroškovno najugodnejša možnost. Ker naj bi Avstrija izbrala stroškovno najugodnejšo možnost, naj bi ravnala kot zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu.

3.4 **Načrt za prestrukturiranje Austrian Airlines**

3.4.1 *Austrian Airlines je podjetje v težavah*

(73) Avstrijski organi menijo, da je Austrian Airlines podjetje v težavah v smislu Smernic iz leta 2004, saj bi šlo brez dodelitve pomoči za reševanje konec decembra 2008 v stečaj. Pomoč za reševanje je Austrian Airlines zagotovila sposobnost preživetja naslednjih šest mesecev. Za zagotovitev dolgoročne sposobnosti obstoja in trajne reorganizacije podjetja pa naj bi bilo nujno potrebno njegovo prestrukturiranje. Če načrt za prestrukturiranje ne bi bil odobren, bi Austrian Airlines grozila neposredna nevarnost stečaja.

([26]) Ta naj bi bila sestavljena iz […].

(74) Avstrijski organi še navajajo, da naj bi bilo Austrian Airlines neodvisno podjetje, katerega težave naj bi izvirale iz podjetja samega in posebnega položaja letalskega sektorja. V odločitvah vlade o neposrednih nepovratnih sredstvih in sporazumih med ÖIAG in Lufthanso je bilo določeno, da naj bi imel korist od neposrednih nepovratnih sredstev Austrian Airlines, in ne Lufthansa. Zato naj bi se neposredna nepovratna sredstva izplačala Austrian Airlines. Lufthansa naj v primeru prevzema Austrian Airlines ne bi bila prejemnica državne pomoči.

(75) Avstrijski organi poleg tega navajajo, da naj Austrian Airlines do konca prodaje ne bi bil del koncerna Lufthansa, tako da naj se točka 13 Smernic iz leta 2004 ne bi uporabljala. Zato naj se vprašanje, ali bi Lufthansa lahko sanirala Austrian Airlines z lastnimi sredstvi, ne bi postavljalo. Lufthansi in Austrian Airlines tudi naj ne bi bilo mogoče pripisati koncernskega odnosa, ki naj bi temeljil na primer na obstoječem sodelovanju v okviru Star Alliance. V Star Alliance je skupaj delalo 24 letalskih prevoznikov in naj ne bi pomenila koncernskega odnosa.

(76) Po oceni avstrijskih organov transakcija ne bi povzročila občutne omejitve konkurence. To naj bi izhajalo predvsem iz dejstva, da naj bi Lufthansa in Austrian Airlines že sodelovala v velikem obsegu. Poleg sodelovanja v Star Alliance naj bi promet med Nemčijo in Avstrijo upravljala v skupnem podjetju, pri čemer naj bi bil cilj optimizacija teh povezav in bi se delili tudi stroški in dobiček.

3.4.2 *Prihranki pri stroških in sinergije na podlagi načrta za prestrukturiranje*

(77) Avstrijski organi menijo, da bi bilo mogoče doseči dodatna znižanja stroškov in rast prometa, čeprav sta Lufthansa in Austrian Airlines sodelovala že v okviru Star Alliance in upravljala skupno podjetje. Razlog za to naj bi bilo dejstvo, da naj bi bilo v primeru kapitalske udeležbe združevanje podjetij v letalskem sektorju precej močnejše v gospodarskem in družbenopravnem smislu, kar bi povzročilo precej večje prihranke pri stroških kot pri partnerstvih brez kapitalske udeležbe, ki naj bi bila omejena na usklajevanje nekaterih poslovnih vidikov ali na dejavnosti v okviru skupnih podjetij. Avstrijski organi se sklicujejo na izvedenske študije, na podlagi katerih naj bi pri partnerstvih, v katerih se samo usklajujejo, dosegli približno 1,9-odstotni prihranek pri stroških, skupno poslovanje pa naj bi vodilo do približno 5,6-odstotnega prihranka pri skupnih stroških. Nasprotno pa naj bi sodelovanje, ki naj bi bilo podprto s kapitalsko udeležbo, vodilo do približno 11,4-odstotnega prihranka pri stroških ([27]).

(78) Lufthansin prevzem Austrian Airlines naj bi s […] tudi omogočil prihranke pri stroških. Drugi pomembni prihranki pri stroških naj bi izhajali iz možnosti prihrankov […].

(79) Lufthansa naj bi dosegljivo sinergijo stroškov poleg že obstoječega sodelovanja ocenila na približno […] EUR na leto. K temu bi bilo treba prišteti sinergijo donosa v višini približno […] EUR na leto, ki bi bila zlasti rezultat […]. Skupno naj bi dodatne sinergije znašale približno […] EUR na leto.

3.4.3 *Sorazmernost pomoči*

(80) Avstrijski organi menijo, da je znesek 500 milijonov EUR najnižji znesek, potreben za obnovo dolgoročne sposobnosti Austrian Airlines za preživetje. Brez neposrednih nepovratnih sredstev, ki naj bi se uporabila za zmanjšanje obveznosti Austrian Airlines, naj bi bilo […].

3.4.4 *Izravnalni ukrepi*

(81) Avstrijski organi menijo, da izravnalni ukrepi v smislu Smernic za reševanje in prestrukturiranje niso potrebni. V zvezi s tem napotujejo na točko 38(3) Smernic iz leta 1994, na podlagi katere je treba, če finančna vzdržnost in/ali položaj na trgu zahtevata zmanjšanje zmogljivosti, to predvideti v programu za prestrukturiranje. Ker so Smernice iz leta 1994 za letalski sektor *lex specialis*, naj bi imele prednost pred zahtevami Smernic iz leta 2004. Avstrijski organi v obravnavanem primeru navajajo, da naj izravnalni ukrepi, ki bi presegali že načrtovane ukrepe v postopku prestrukturiranja, ne bi bili potrebni niti zaradi finančne vzdržnosti niti zaradi položaja na trgu.

(82) V vsakem primeru naj bi zmanjšanja zmogljivosti, ki naj bi bila uvedena v okviru programa „Go4Profit“, uvedenega leta 2006, že pomenila pomemben izravnalni ukrep. Poleg tega naj bi bili v načrtu za prestrukturiranje predvideni drugi ukrepi, ki naj bi pomenili pomembne izravnalne ukrepe, kot je bilo navedeno pri sprožitvi postopka. Avstrijski organi menijo, da naj bi izravnalni ukrepi, ki jih je Austrian Airlines že izvedel, in tisti, ki jih načrtuje v prihodnosti, pomenili izravnalni paket, ki naj bi bil v zgornjem območju zahtev, ki naj bi jih Komisija določila pri drugih prestrukturiranjih v preteklosti. To naj bi veljalo zlasti zato, ker naj bi bil Austrian Airlines srednje velik letalski prevoznik in bi morali biti izravnalni ukrepi v skladu s točko 40 Smernic iz leta 2004 sorazmerni z velikostjo podjetja.

3.4.5 *Lastni prispevek*

(83) Avstrijski organi v zvezi s tem opozarjajo, da naj bi stroški prestrukturiranja Austrian Airlines (brez pomoči za reševanje v višini 200 milijonov EUR, ki naj bi jo bilo treba po koncu prevzema vrniti) znašali približno […] EUR; stroški so povzeti v spodnji preglednici.

([27]) *Vir*: *Airlines Business* 11/1999, str. 83.

Preglednica 3

Stroški prestrukturiranja Austrian Airlines po navedbah avstrijskih organov

Ukrep	Stroški prestrukturiranja (v milijonih EUR)	Lastni prispevek (v milijonih EUR)	Prispevek Republike Avstrije
(a) Finančno prestrukturiranje	[…]	[…]	[…]
(b) Program Austrian Airlines „Go4Profit“	[…]	[…]	[…]
(c) Stroški za doseganje sinergij	[…]	[…]	[…]
(d) Stroški svetovanja in transakcij	[…]	[…]	[…]
(e) Višji stroški refinanciranja zaradi finančne krize	[…]	[…]	[…]
Skupaj	[…]	[…] (Lastni prispevek: 55,5 %)	[…]

(84) Dolg Austrian Airlines ([…] EUR leta 2008) naj bi bil precej večji od dolga Lufthanse […]. Stroški za to naj bi bili ocenjeni na […] EUR.

(85) Nastali naj bi dodatni stroški za ukrepe za prestrukturiranje v višini […] EUR, s katerimi naj bi se dosegli letni sinergijski učinki, ki naj bi bili predvideni v načrtu za prestrukturiranje. Avstrijski organi navajajo, da naj bi bilo treba prišteti še stroške programa „Go4Profit“ v višini […] EUR za ukrepe za prestrukturiranje, ki jih je Austrian Airlines sprejel že prej, saj naj bi ta postopek še potekal.

(86) K temu naj bi bilo treba prišteti še stroške transakcij v višini […] EUR in višje stroške refinanciranja zaradi finančne krize v višini […] EUR.

4. PRIPOMBE TRETJIH STRANK

4.1 Austrian Airlines

(87) Austrian Airlines je z dopisom z dne 13. aprila 2009 predložil pripombe, ki so se v celoti ujemale s pripombami avstrijskih organov.

(88) Austrian Airlines glede prostovoljnega plačila socialnih stroškov v primeru stečaja poudarja, da so lahko taka plačila večinskega delničarja zaradi ugleda ter za preprečevanje socialnega in poslovnega nezadovoljstva v „sestrskih podjetjih“ neizogibna. Pojasnjuje še, da naj bi bila za Avstrijo značilna posebna oblika socialnega partnerstva med delodajalci in predstavniki delavcev. Socialno partnerstvo naj bi zavezovalo delodajalca k financiranju socialnih načrtov in prostovoljni poravnavi drugih socialnih stroškov celo v položajih, v katerih naj delodajalec k temu ne bi bil pravno zavezan. Austrian Airlines poleg tega navaja, da naj bi bili ocenjeni stroški socialnega načrta v višini […] EUR za 7 914 zaposlenih nižji od primerljivih stroškov: v primeru Austria Tabak naj bi stroški leta 2005 znašali […] EUR, leta 2009 pa celo […] EUR na zaposlenega. Austrian Airlines je poleg tega navedel primere prostovoljno prevzetih stroškov socialnega načrta v primeru zaprtja/likvidacije hčerinskih podjetij in/ali proizvodnih obratov v Avstriji.

Preglednica 4

Primeri prostovoljno prevzetih stroškov socialnega načrta v primeru zaprtja/likvidacije hčerinskih podjetij in/ali proizvodnih obratov v Avstriji

Podjetje	Leto	Zaposleni	Prevzeti socialni stroški	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	Od leta 1995	150	Socialni načrt	[…]
Semperit Reifen GmbH	1997–2002	1 000	Sklad za zaposlovanje in socialni načrt	[…]
Philips, zaprtje tovarne v Lebringu	1999–2000	200–300	Socialni načrt	[…]
Elektra Bregenz	2003	234	Odpravnine in socialni načrt	[…]
Legrand Austria	2003–2004	150	Socialni načrt	[…]
Verbund, zaprtje elektrarne Voitsberg IV	2004	220	Sklad za zaposlovanje in dodatne odpravnine	[…]
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–2005	55	Socialni načrt	[…]
Austria Tabak	2005	220	Odpravnine in sklad za zaposlovanje	[…]
Austria Tabak	2009	269	Odpravnine in sklad za zaposlovanje	[…]
Thonet-Wien, zaprtje tovarne v Friedbergu	2006	25	Dodatne odpravnine	[…]
AT & S	2007	35	Socialni načrt	[…]

(89) Austrian Airlines meni, da bi moral ÖIAG v primeru stečaja prostovoljno prevzeti socialne stroške določene ravni, ki naj bi ustrezala socialnim stroškom v primeru strukturirane likvidacije, saj naj bi zasebne holdinške družbe prostovoljno prevzemale socialne stroške določene ravni, kadar naj bi zaprle dejavnost ali tovarno.

Preglednica 5

Ocenjeni povprečni socialni stroški Austrian Airlines AG (brez Tyrolean)

(v milijonih EUR)

	Socialni stroški	
	Najnižji znesek	Najvišji znesek
Odpravnine	[…]	[…]
Regres za letni dopust	[…]	[…]
Pokojninski sistem	[…]	[…]
Socialni načrt	[…]	[…]
Skupaj	[…]	[…]

(90) Austrian Airlines pojasnjuje, da naj bi se plačila odpravnin ([…] EUR) nanašala na pravne obveznosti in obveznosti iz kolektivnih pogodb dne 30. junija 2009, vključno z ocenjenimi […] EUR za zaposlene zunaj Avstrije. Razlog za veliko razliko med najnižjim ([…] EUR) in najvišjim zneskom ([…] EUR) prevzetih socialnih stroškov v okviru pokojninskega sistema naj bi bil […]. Spodnja ocenjena vrednost […] EUR za stroške pokojnin naj bi temeljila na predvidevanju, da bi bilo treba financirati […]. Zgornja ocenjena vrednost […] EUR naj bi zadevala primer (ki ni neverjeten), da bi zaposleni uveljavljali […].

(91) Čeprav Austrian Airlines priznava, da so ocenjeni socialni stroški v […] območju običajne poravnave socialnega načrta v Avstriji, navaja, da naj bi obstajali dejavniki, ki naj bi upravičevali ta znesek. Prvič, osebje Austrian Airlines naj bi bilo v podjetju zaposleno že dolgo, in sicer piloti povprečno […] let ter komercialisti, tehniki in stevardi […] let. Drugič, na vsa nadomestila v okviru socialnega načrta za to podjetje naj bi vplivale […] povprečne plače pilotov in drugih zaposlenih v primerjavi z delavci iz drugih sektorjev. Povprečna mesečna plača osebja v pilotski kabini naj bi bila pri Austrian Airlines […] EUR (stanje 2009), mesečna plača komercialistov, tehnikov in stevardov pa naj bi bila od […] do […] EUR. Poleg tega se ima Austrian Airlines za enega od najpomembnejših podjetij v Avstriji, katerega stečaj bi mediji zelo pozorno spremljali.

(92) V primeru scenarija likvidacije bi Austrian Airlines pričakoval stroške likvidacije v višini od […] do […] EUR.

Preglednica 6

Scenarij likvidacije Austrian Airlines

(v milijonih EUR)

	Stroški	
	Spodnja vrednost	Zgornja vrednost
Prodaja letal	[…]	[…]
Odplačevanje financiranja letal	[…]	[…]
Socialni stroški	[…]	[…]
Odpoved dolgoročnih pogodb	[…]	[…]
Drugi stroški in prihodki (saldo)	[…]	[…]
Stroški skupaj	[…]	[…]

4.2 **Lufthansa**

(93) Lufthansa je na začetku svojih pripomb z dne 9. aprila 2009 navedla, da naj bi se gospodarski parametri transakcije od oktobra 2008, ko je predložila ponudbo za pridobitev Austrian Airlines, bistveno spremenili. Te spremembe naj bi odsevale strukturne težave Austrian Airlines in spremembe gospodarskega okolja, ki naj bi se od takrat dramatično poslabšalo. Kriza na področju hipotekarnih posojil naj bi se razvila v najhujšo finančno krizo več desetletij in povzročila hudo recesijo realnega gospodarstva.

(94) Lufthansa naj bi pričakovala recesijo evropskih trgov leta 2009, mogoče leta 2010 in morebiti tudi po letu 2010, kar bi ustrezno vplivalo na poslovanje in načrtovano prestrukturiranje Austrian Airlines. Kljub temu naj bi menila, da se s predvidenim prestrukturiranjem lahko obnovi dolgoročna sposobnost preživetja Austrian Airlines, pri čemer naj bi bila dosega praga donosnosti odvisna zlasti od trajanja in intenzivnosti recesije. Pri sedanjem stanju stvari naj bi bilo očitno, da bi Austrian Airlines v naslednjih […] utrpel […].

(95) Lufthansa glede cene, ki jo je treba plačati, navaja, da naj pogoji, določeni v pooblastilu za privatizacijo, ne bi vplivali na ceno, ki naj bi jo bila pripravljena plačati za Austrian Airlines. Poleg tega naj ti pogoji v primerjavi z zasebno dražbo nobenemu ponudniku ne bi preprečili, da sodeluje pri razpisu.

(96) Lufthansa navaja še, da naj razlika med ceno, ponujeno lastnikom delnic v prostem obtoku, in ceno, ki jo je treba plačati ÖIAG, ne bi obsegala državne pomoči. Cena, ki jo je treba plačati ÖIAG, naj bi bila sestavljena iz fiksne cene v višini 366 268,75 EUR in naloga za plačilo dolgov, katerega vrednost naj bi bila odvisna od poslovne uspešnosti Austrian Airlines in rasti borznega tečaja delnic Lufthanse. Največje mogoče plačilo iz naloga za plačilo dolgov naj bi bilo 4,48 EUR na delnico. Cena, ki jo je treba plačati lastnikom delnic v prostem obtoku, naj bi se določila v skladu s členom 26 avstrijskega zakona o prevzemih. Ta cena naj bi bila 4,49 EUR na neplačano delnico.

(97) Lufthansa je navedla, da naj ne bi bilo gospodarsko smiselno najvišjega ponudnika zavezati k temu, da ponudi ceno, ki naj bi ustrezala delniškemu tečaju. Če bi se država odločila na borzi ponuditi vse svoje deleže, bi delniški tečaj močno padel. Najnižja ponudbena cena za prevzem naj bi temeljila na povprečnem tečaju delnice v preteklosti (glej zgoraj). Zato naj ne bi niti v času prevzemne ponudbe niti v času privatizacije nujno izražala prave vrednosti deležev.

(98) V skladu s tem naj bi bila najvišja cena za delnico, ki naj bi se plačala ÖIAG (fiksna cena s pribitkom najnižjega zneska iz naloga za plačilo dolgov), cena za delnico, ki naj bi se v okviru prevzemne ponudbe plačala drugim delničarjem. Čeprav naj bi ÖIAG za svojo udeležbo v Austrian Airlines mogoče dobil tudi nižjo ceno za delnico kot drugi delničarji, naj to ne bi pomenilo državne pomoči, saj naj bi bila cena, plačana ÖIAG, tržna cena. Lufthansa opozarja, da naj bi bila edino podjetje v prodajnem postopku, ki naj bi predložilo veljavno končno ponudbo. Zato naj bi bila po definiciji najvišji ponudnik. Rezultat odprtega konkurenčnega prodajnega postopka bi moral veljati kot tržna cena.

(99) Lufthansa glede načrta za prestrukturiranje navaja, da naj bi bilo treba vzporedno uporabljati Smernice za letalski sektor iz leta 1994 in Smernice iz leta 2004. Poslabšanje gospodarskega položaja in položaja na letalskih trgih naj bi bilo pri izračunu poslovnega načrta, kolikor ga je mogoče predvideti, upoštevano. […] Vendar naj bi se dolgoročna sposobnost preživetja Austrian Airlines lahko obnovila samo, če naj bi bilo mogoče spremenjeni načrt za prestrukturiranje in druge ukrepe za znižanje stroškov, o katerih se je treba še pogoditi, izvesti, kot je bilo predvideno, in bi se s tem lahko dosegli potrebni prihranki pri stroških.

(100) Lufthansa navaja, da naj bi bil znesek pomoči za prestrukturiranje (500 milijonov EUR) najnižji znesek, potreben za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja Austrian Airlines. Nadaljnje poslabšanje avstrijskega in svetovnega letalskega trga naj bi […].

(101) Lufthansa glede izravnalnih ukrepov poudarja, da naj bi Austrian Airlines svojo zmogljivost v zadnjih letih že precej zmanjšal. […].

(102) Lufthansa v zvezi z zahtevo po pomembnem lastnem prispevku na podlagi točke 43 in naslednjih točk Smernic iz leta 2004 navaja, da naj Smernice za letalski sektor iz leta 1994 ne bi odsevale te zahteve. Zato naj bi Lufthansa dvomila, da naj bi bilo to merilo pravna zahteva za prestrukturiranja v letalskem sektorju. Navaja še, da naj bi Austrian Airlines in Lufthansa v vsakem primeru nosila pomemben del skupnih stroškov prestrukturiranja, ki naj bi znašal […] EUR od skupno […] EUR stroškov prestrukturiranja ali približno 68 % teh stroškov.

4.3 **Ryanair**

(103) Ryanair upravlja 11 prog med štirimi avstrijskimi letališči (Salzburgom, Linzem, Gradcem in Celovcem) in cilji v drugih državah EU, med drugim Nemčijo. Ryanair navaja, da naj bi bil zato konkurent Austrian Airlines in tudi Lufthanse.

(104) Ryanair je v uvodu svojih pripomb z dne 9. aprila 2009 navedel, da naj bi bila po njegovem mnenju sprožitev formalnega postopka preiskave upravičena, vendar naj v pozivu Komisije k predložitvi pripomb ne bi bilo sporočeno dovolj podatkov. Neobjava informacij, ki naj bi bile po mnenju avstrijskih organov zaupne, naj bi pomenila napako v postopku.

(105) Ryanair glede zadeve meni, da naj avstrijski organi ne bi dokazali, da naj bi bilo treba prodaji Austrian Airlines v povezavi z injekcijo 500 milijonov EUR s stališča vlagatelja v tržnem gospodarstvu dati prednost pred likvidacijo podjetja. Ryanair meni, da bi dal vlagatelj v tržnem gospodarstvu prostovoljni ali sodni likvidaciji Austrian Airlines ali preprostemu delniškemu poslu brez pogojev glede velike likvidnostne injekcije prednost pred rešitvijo, ki jo je izbrala avstrijska vlada. To naj bi dokazovalo dejstvo, da naj zasebni delničarji Austrian Airlines ne bi bili pripravljeni (v sorazmerju svojih deležev) sodelovati pri dokapitalizaciji.

(106) Ryanair glede razlogov, zakaj niso izbrali likvidacije, ki naj bi jih navedli avstrijski organi, kolikor naj bi se ti razlogi nanašali na pomisleke glede imena in ugleda ÖIAG, ki je v državni lasti, dvomi, da bi taki razlogi lahko bili glavna ali celo edina motivacija za pomembne poslovne odločitve takega vlagatelja.

(107) Ryanair dvomi tudi, da je cena, ki jo je ponudila Lufthansa, tržna cena. Meni, da naj postopek izbire Lufthanse za kupca ne bi bil konkurenčen, da naj bi bil rok za vložitev ponudb izjemno kratek (od 13 do 24. avgusta 2008) in naj bi Lufthansa zaradi predznanja o poslovanju Austrian Airlines v okviru njenega članstva v Star Alliance in sodelovanja v skupnih podjetjih imela prednost pred drugimi mogočimi kupci. Avstrijski organi naj bi z določitvijo pogojev za prodajo pomešali svoji vlogi kot država in kot gospodarski udeleženec.

(108) Tudi če bi nekatere od teh pogojev lahko obravnavali kot „mile“ pogoje, si jih vlagatelj v tržnem gospodarstvu kljub temu ne bi naložil, ker naj bi povzročili stroške. Morebitni ponudniki bi jih vzeli resno in bi se vzdržali ponudbe ali pa bi ceno spustili pod tržno ceno, da bi upoštevali stroške izpolnitve pogojev.

(109) Ryanair navaja, da naj bi Austrian Airlines z delovanjem na trgu, s katerim je ustvarjal izgubo, in sposobnostjo dalj časa trajajočega vzdrževanja cen, ki niso pokrile stroškov, oviral njegovo širjenje v Avstriji. Državne pomoči v korist Austrian Airlines naj bi Ryanair onemogočile širjenje in breme strukturne prilagoditve Austrian Airlines prenesle na konkurenčne tržne akterje, kot je Ryanair. Takoj ko naj bi bil Austrian Airlines vključen v mrežo Lufthanse, naj bi začel dovažati promet v vozlišči Lufthanse Frankfurt in München, kar naj bi vsaj na prograh med Avstrijo in Nemčijo ustvarilo nevarnost zapiranja trga.

4.4 **Air France/KLM**

(110) Air France/KLM je v uvodu svojih pripomb z dne 14. aprila 2009 obžaloval, da naj Komisija ne bi podrobneje ocenila strukture prodajnega procesa. Air France/KLM navaja, da naj bi šlo pri postopku sprva avgusta 2008 za privatizacijo, ne da bi Austrian Airlines potreboval prestrukturiranje.

(111) […]

(112) Air France/KLM meni, da naj prestrukturiranje, ki ga je predlagala Lufthansa, ne bi pomenilo pravega načrta in zato naj ne bi moglo upravičiti dodelitve državnih pomoči. Poleg tega naj bi bilo treba razmisliti o sposobnosti koncerna Lufthansa, da iste ukrepe za prestrukturiranje izvede z lastnimi sredstvi.

(113) Air France/KLM navaja, da naj razpisni postopek, tako kot naj bi bil izveden, ne bi izpolnjeval zahtev Smernic za letalski sektor iz leta 1994. Postopek privatizacije, ki se je začel 13. avgusta 2008, naj ne bi bil izveden pregledno in nediskriminatorno.

(114) Air France/KLM naj bi se udeležil postopka privatizacije in […].

(115) Ponudnik naj bi bil v razpisu pozvan, naj vsem delničarjem naredi enakovredno ponudbo s ceno, ki naj bi jo bil ponudnik v gotovini pripravljen plačati vsem delničarjem za delnico Austrian Airlines, in kupi delnice po znesku v skladu z zadevno avstrijsko zakonodajo.

(116) […]

S tem da naj Lufthansa ne bi predložila brezpogojne ponudbe, kot je bilo zahtevano, naj bi kršila pogoje, določene ob začetku postopka, in bi bilo treba dejstvo, da je ÖIAG sprejel to ponudbo, oceniti kot dokaz za to, da naj bi bil postopek pomanjkljiv.

(117) […]

(118) Air France/KLM v zvezi s pogoji, določenimi v pooblastilu za privatizacijo, glede pogoja „ohranitve avstrijske strukture glavnega delničarja“ navaja, da naj bi bile podobne strukture v preteklosti sicer predpisane, da pa naj bi se zakonodajno okolje od takrat spremenilo. Opozarja, da naj bi Svet pooblastil Komisijo, da se za uskladitev vseh dvostranskih sporazumov o letalskih prevozih, sklenjenih s temi državami, s pravom Skupnosti pogaja z vsemi tretjimi državami. Priznal naj bi še, da naj bi bilo treba poseben primer Austrian Airlines podrobneje preiskati, a naj bi pozval Komisijo, naj to vprašanje obravnava prilagodljivo, saj naj bi nekatera od teh pogajanj s tretjimi državami še trajala.

(119) Air France/KLM tudi naj ne bi prepričala utemeljitev, da naj bi Avstrija ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu. Avstrija naj s tem, da naj bi sprejela prodajno ceno, ki naj bi bila rezultat pomanjkljivega postopka, svoje udeležbe v Austrian Airlines ne bi odsvojila po najboljših mogočih pogojih.

(120) Air France/KLM naj bi po objavi odločitve avstrijske vlade o izplačilu finančne pomoči v višini 500 milijonov EUR ÖIAG sporočil, da […].

(121) Air France/KLM odpira vprašanje, ali naj bi morala Komisija preiskati še, ali naj bi bil Austrian Airlines ne glede na pogoje, povezane s pridobitvijo, že del koncerna Lufthansa.

(122) Air France/KLM v zvezi z načrtom za prestrukturiranje dvomi, ali naj bi bilo to finančno pomoč sploh treba imenovati pomoč za prestrukturiranje. Sicer ne dvomi o finančnih težavah, ki jih ima Austrian Airlines, vendar vztraja, da naj bi bili ukrepi prešibki za prestrukturiranje podjetja. Ukrepi, ki jih je predlagala Lufthansa, naj bi bili ukrepi, ki naj bi se izvajali v povezavi s pridobitvijo podjetja in naj bi bili umetno razglašeni za „načrt za prestrukturiranje“. Iz ukrepov naj ne bi izhajal noben načrt ([…]) in naj nikakor ne bi upravičevali dodelitve državnih pomoči. Poleg tega naj ne bi bilo dokazano, da Lufthansa ne bi mogla istih ukrepov za prestrukturiranje izvesti z lastnimi sredstvi.

(123) Air France/KLM opozarja, da naj bi bil celotni letalski sektor v zdajšnjem gospodarskem ozračju pod velikim pritiskom in naj bi Komisija zato morala posebno pazljivo oceniti združljivost pomoči, ki jo načrtuje Avstrija, da bi zagotovila, da pomoč ne bi izkrivila konkurence.

4.5 **NIKI**

(124) NIKI je v začetku svojih pripomb z dne 31. marca 2009 menil, da naj ÖIAG ne bi ravnal kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ker naj bi sprejel negativno ceno za svojo udeležbo v Austrian Airlines. Poleg tega naj prodajna cena ne bi odsevala tržne cene Austrian Airlines. Pogoji za prodajo naj bi bili na primer negativna nakupna cena in soodločanje prodajalca v pridobljenem podjetju, kar bi bilo za vlagatelja v tržnem gospodarstvu v vsakem primeru nesprejemljivo.

(125) NIKI v zvezi z negativno nakupno ceno trdi, da naj bi Lufthansa dejansko plačala pozitivno ceno 366 269 EUR in nalog za plačilo dolgov, ki naj bi bil za ÖIAG vreden 162 milijonov EUR, subvencija 500 milijonov EUR pa naj bi izpolnjevala enega od pogojev, ki jih je postavila Lufthansa, in naj ne bi pomenila negativne nakupne cene.

(126) Kot pravi NIKI, bi bila vrednost celotnega delniškega kapitala (100 %), če naj bi obstajala negativna cena za udeležbo ÖIAG (41,56 %), po taki ceni 1,2 milijarde EUR. Vendar naj ne bi bilo razumljivo, kako naj bi bilo tako negativno nakupno ceno mogoče izpeljati iz poslovnih poročil Austrian Airlines. NIKI nadaljuje, da naj bi borzni tečaj delnic v prostem obtoku odseval pozitivno vrednost podjetja (najnižji tečaj 2,22 EUR julija 2008 in šestmesečno povprečje 4,49 EUR).

(127) NIKI glede drugih mogočih scenarijev kritizira izjavo ÖIAG, da naj bi ravnal, kot da bi bil edini delničar Austrian Airlines. Meni, da bi bila strukturirana likvidacija mogoča samo s 75-odstotno večino. Delež ÖIAG v Austrian Airlines pa naj bi bil samo 41,56 %. Navaja še, da bi Austrian Airlines poslovanje nadaljeval tudi v primeru stečaja. Socialni načrti naj bi bili prostovoljna plačila, o katerih naj bi bilo treba razpravljati s predstavniki delavcev. NIKI stroške socialnega načrta v primeru likvidacije ocenjuje na 5 milijonov EUR. V zvezi z ocenjeno višino socialnih stroškov trdi, da naj bi Avstrija svojo vlogo delničarja pomešala z vlogo države.

(128) NIKI naj ne bi mogel razumeti, kako naj bi stečaj Austrian Airlines lahko vplival na delniške tečaje in boniteto Telekom Austria AG, OMV AG in Österreichische Post AG. Meni, da javnost teh podjetij ne obravnava kot poslovne skupine. Podjetja naj bi bila dejavna v različnih sektorjih, tako da naj stečaj Austrian Airlines ne bi mogel negativno vplivati nanje.

(129) NIKI daje v razmislek, ali ne bi bila podobna rešitev kot v primeru Alitalie, ki bi imela za posledico privatizacijo manjšega in bolj zdravega Austrian Airlines, pozitivna za ÖIAG in ne bi imela boljših konkurenčnih učinkov.

(130) NIKI glede privatizacije meni, da naj bi pogoji glede ustanovitve odbora za varstvo avstrijskih interesov, ohranitve avstrijske strukture glavnega delničarja in pogoja Lufthanse, da za Austrian Airlines prejme sredstva za dokapitalizacijo v višini 500 milijonov EUR, negativno vplivali na ceno. Po njegovem mnenju država ne bi smela posegati v upravljanje podjetja.

(131) NIKI trdi, da bo izbirna prednost v korist Austrian Airlines in Lufthanse izkrivila konkurenco in trgovino med državami članicami. Lufthansa naj ne bi mogla biti upravičenka državnih pomoči, saj naj bi imela zadostna lastna sredstva. Poleg tega NIKI meni, da naj načrt za prestrukturiranje ne bi izpolnjeval zahtev Smernic iz leta 2004. NIKI kritizira tudi dejstvo, da naj ne bi bilo nobenih izravnalnih ukrepov, ki bi preprečevali izkrivljajoč učinek pomoči na skupni trg. Po njegovem mnenju tudi zmanjšanje daljinskih povezav ni zadostna izravnava.

(132) NIKI poleg tega ni prepričan, da naj Austrian Airlines v preteklosti (zadnjih deset let) ne bi dobil nobene državne pomoči in naj bi bilo upoštevano načelo o enkratni pomoči. Navaja vrsto ukrepov, ki naj bi po njegovem mnenju lahko obsegali državne pomoči: (a) izključna in brezplačna dodelitev prometnih pravic, (b) koordinacijo vseh slotov v Avstriji izvaja podjetje, v katerem ima Austrian Airlines delež, (c) nižje najemnine za prostore na dunajskem letališču, (d) prevzem tveganj pri prodaji nepremičnin s strani državnih organov, (e) dopuščanje davčnih namenskih družb Austrian Airlines v Guernseyju na Kanalskih otokih, (f) dokapitalizacija državnega delničarja decembra 2006 v višini 146 milijonov EUR in (g) pomoč za reševanje v višini 200 milijonov EUR.

(133) NIKI navaja še, da naj bi Austrian Airlines uvedel skrajšani delovni čas in naj bi razliko med normalnim in skrajšanim delovnim časom plačevala država. Kritizira še, da naj Austrian Airlines v skladu z avstrijskim delovnim pravom ne bi mogel odpustiti delavcev, ki so sprejeli tak skrajšani delovni čas.

4.6 **Air Berlin**

(134) Pripombe Air Berlin z dne 8. aprila 2009 se v celoti ujemajo s pripombami NIKI.

4.7 **Robin Hood Aviation**

(135) Robin Hood Aviation v svojih pripombah z dne 8. aprila 2009 meni, da naj bi negativna cena pomenila državno pomoč, ki naj bi negativno vplivala na konkurenco; poleg tega naj bi okrepila prevladujoč položaj Austrian Airlines in Lufthanse na skupnem trgu, zato naj bi bilo treba tako državno pomoč razglasiti za nezdružljivo s skupnim trgom. Trdi, da Austrian Airlines v nasprotju z načrtom za prestrukturiranje, ki so ga predložili avstrijski organi, trenutno povečuje svoje zmogljivosti. Leta 2009 naj bi Austrian Airlines od Lufthanse prevzel dodatne povezave, na primer Gradec–Stuttgart, ki jo upravlja tudi Robin Hood Aviation. Robin Hood Aviation zatrjuje, da naj bi Austrian Airlines na svojih progah ponujal zelo nizke in konkurenčne cene, ki naj bi bile mogoče samo zaradi predvidene državne pomoči.

4.8 **WKO – Die Luftfahrt**

(136) WKO – Die Luftfahrt je v svojih pripombah z dne 8. aprila 2009 poudaril pomen Austrian Airlines za gospodarsko lokacijo Avstrije in njegov prispevek k zagotavljanju približno 18 000 delovnih mest na letališču Wien International. Poudaril je še, da naj bi bila delujoča mreža zelo pomembna za turizem in domače gospodarstvo.

4.9 **Wien – konkret**

(137) Wien – konkret Medien GmbH (v nadaljnjem besedilu: Wien – konkret) v svojih pripombah z dne 21. marca 2009 navaja, da naj bi 11. novembra 2008 oddal zavezujočo ponudbo za Austrian Airlines v višini 10 EUR, ki naj bi bila višja od ponudbe Lufthanse. 30. januarja 2009 naj bi to ponudbo zvišal na 11 EUR. Wien – konkret naj ne bi sodeloval v razpisnem postopku.

(138) Wien – konkret meni še, da naj ÖIAG ne bi ravnal kot preudaren zasebni vlagatelj. Trdi, da naj bi trije po njegovem mnenju alternativni scenariji ÖIAG – a) prodaja deležev na borzi po tečaju 3,90 EUR z izkupičkom 142 milijonov EUR, b) ponudba Wien – konkret za 10 EUR in c) stečaj 0 EUR – povzročili manj stroškov. Zatrjuje še, da naj pogoji v pooblastilu za privatizacijo (avstrijska struktura glavnega delničarja) ne bi bili izpolnjeni, saj naj bi bila Lufthansa nemško podjetje.

(139) Wien – konkret navaja, da naj bi negativna cena negativno vplivala na konkurenco in Austrian Airlines omogočila, da na trgu ponudi zelo konkurenčne cene. Poleg tega poudarja, da naj Austrian Airlines ne bi izvedel nobenih ukrepov za prestrukturiranje, kot so zmanjšanje zmogljivosti, števila zaposlenih in stroškov za zaposlene. Meni še, da bi državne pomoči za letalski sektor negativno vplivale na okolje (izpusti CO_2, hrup letal).

4.10 **Pripombe nekaterih posameznikov**

(140) Pripombe 32 posameznikov z dne 11. februarja 2009 do 10. aprila 2009 so se večinoma ujemale s pripombami Wien – konkret.

5. **PRIPOMBE AVSTRIJE K PRIPOMBAM TRETJIH STRANK**

(141) Avstrijski organi so v uvodu svojih pripomb navedli, da naj bi bil postopek privatizacije odprt in pregleden ter naj ne bi bil povezan s pogoji. Čeprav naj bi postopek zaradi omejene veljavnosti pooblastila za privatizacijo trajal kratek čas, naj v primerjavi s podobnimi postopki ne bi bil neobičajno kratek.

(142) Ponudniki, ki so sodelovali v postopku, naj bi bili enako obravnavani. Pogoji postopka naj bi bili za vse udeležence enaki. Avstrija meni, da naj bi bili razlogi za to, da je bila oddana samo ena zavezujoča ponudba, bolj izredno poslabšanje gospodarskega položaja v evropskem letalskem sektorju med privatizacijo, sodelovanje Air France/KLM in British Airways pri drugih transakcijah ter visoki stroški menjave zveze letalskih ponudnikov za ponudnike razen Lufthanse.

5.1 **Ustreznost postopka**

(143) Avstrijski organi so presenečeni, da naj Air France/KLM ne bi vedel, da naj bi bila oddaja ponudbe z negativno nakupno ceno dopustna. V skladu s pogoji postopka naj bi bila oddaja ponudbe z negativno nakupno ceno vselej mogoča. Če naj Air France/KLM dejansko ne bi bil prepričan, ali naj bi bila oddaja ponudbe z negativno nakupno ceno dopustna, naj bi bilo veliko možnosti za pojasnitev tega vprašanja, na primer pri investicijskih bankah ali z neposredno poizvedbo pri ÖIAG. Vendar Air France/KLM naj tega ne bi storil.

(144) Avstrijski organi potrjujejo, da naj bi imel Air France/KLM kot oba druga preostala ponudnika v drugem krogu postopka privatizacije možnost oddati ponudbo z negativno nakupno ceno.

(145) Avstrijski organi še navajajo, da naj bi ÖIAG kmalu po izteku roka za oddajo ponudb […].

(146) […]

(147) […]

(148) Avstrijski organi se ne strinjajo z izjavo Air France/KLM, da bi moral ÖIAG Austrian Airlines najprej dodeliti neposredna nepovratna sredstva v višini 500 milijonov EUR in bi mu moral šele nato dovoliti, da privatizira podjetje. Poleg tega bi bilo treba neposredna nepovratna sredstva pred privatizacijo preiskati tudi v skladu z zakonodajo o državnih pomočeh.

5.2 **Negativna nakupna cena**

(149) Avstrijski organi se ne strinjajo z utemeljitvijo, ki jo je v svojih pripombah navedel NIKI, da naj cena ne bi bila negativna nakupna cena, temveč pogoj. Ponudnik naj bi se pri oceni nakupa delnic odločil na podlagi vsote vseh plačil, potrebnih za nakup. Lufthansa naj za svojo odločitev ne bi postavila nemonetarnega pogoja, temveč naj bi preprosto ponudila negativno nakupno ceno.

5.3 **Negativna tržna vrednost**

(150) Avstrijskim organom se trditev, ki jo je v pritožbi navedel NIKI, da naj bi obstajal pozitiven (gospodarski) lastni kapital, pri čemer naj bi se skliceval na lastni kapital, izkazan v konsolidirani bilanci Austrian Airlines z dne 31. decembra 2008, ne zdi pomembna, saj naj bi se številke, ugotovljene na podlagi računovodskih metod MSRP in njihovih smernic za razlago, primerjale s tržno vrednostjo podjetja ob nadaljevanju njegove dejavnosti.

(151) Avstrijski organi napotujejo na izračun NIKI, na podlagi katerega bi bil lahko Austrian Airlines po prejetju neposrednih nepovratnih sredstev v višini 500 milijonov EUR kljub letnemu negativnemu denarnemu toku […] EUR […] let dejaven brez kakršnega koli ukrepa za prestrukturiranje, in navajajo, da naj bi bilo to v nasprotju z gospodarsko realnostjo, saj naj bi moral biti Austrian Airlines kadar koli sposoben izpolniti zapadle obveznosti glede plačil. Trditev NIKI, da naj vrednost podjetja Austrian Airlines ne bi bila negativna, zato naj ne bi bila pravilna.

5.4 **Drugi mogoči scenariji**

(152) NIKI naj bi navedel, da bi Austrian Airlines poslovanje nadaljeval tudi v primeru stečaja. Avstrijski organi temu oporekajo in navajajo, da naj bi bila ta trditev v nasprotju s pravnimi razlogi. V skladu s členom 109 v povezavi s členom 106 avstrijskega zakona o zračnem prometu naj bi se morala operativna licenca letalskega prevoznika v primeru stečaja preklicati. Da bi stečajni upravitelj nadaljeval poslovanje letalskega prevoznika brez operativne licence, naj si ne bi bi bilo mogoče predstavljati.

(153) NIKI naj bi še trdil, da naj bi vrednost premoženja Austrian Airlines zadostovala za kritje obveznosti v primeru likvidacije, tako da ÖIAG ne bi bilo treba nositi stroškov likvidacije. Kot pravijo avstrijski organi, ta trditev temelji na domnevi, da naj bi vrednost premoženja Austrian Airlines za […] EUR presegala vrednost njegovih obveznosti. Ta domneva naj bi se nedvomno nanašala na lastni kapital, izkazan v konsolidirani bilanci z dne 31. decembra 2008. Vendar avstrijski organi menijo, da naj za sklepno ugotovitev glede stroškov likvidacije ne bi bilo mogoče uporabiti te številke.

(154) NIKI je še trdil, da „manjšinski delničar“ ÖIAG ne bi sam nosil stroškov likvidacije ali stečaja. Avstrijski organi menijo, da to ni res. ÖIAG je prevladujoči in največji delničar Austrian Airlines in je edini prizadeti zaradi gospodarskih tveganj v zvezi z njegovimi drugimi udeležbami, ki bi bila povezana z likvidacijo brez socialnih načrtov. Mali delničarji in institucionalni vlagatelji, ki naj za zunanji svet ne bi bili „vidni“, naj ne bi bili izpostavljeni takim tveganjem. Zato bi moral ÖIAG sam nositi stroške socialnih načrtov.

5.5 **Načrt za prestrukturiranje**

(155) Avstrijski organi oporekajo trditvam NIKI in Air France/KLM, da bi Lufthansa lahko bila upravičenka kapitalske injekcije v višini 500 milijonov EUR. To naj ne bi ustrezalo dejanskemu položaju. Mnenje, da naj bi imela Lufthansa po koncu transakcije korist od dokapitalizacije svojega bodočega hčerinskega podjetja in naj bi tako sama postala upravičenka pomoči za prestrukturiranje (ki se ji podtika), naj ne bi vzdržalo. Avstrijski organi menijo, da je razlaga Air France/KLM glede tega zato nepravilna.

(156) Avstrijski organi se ne strinjajo s trditvijo nekaterih tretjih strank, da naj prestrukturiranje ne bi predvidevalo strukturnih ukrepov in naj bi se strukturne prilagoditve zato naložile konkurentom. Prilagoditve v obliki zmanjšanj zmogljivosti, da se upošteva predvidljivo gibanje povpraševanja, naj bi bile osrednji element načrta za prestrukturiranje. Austrian Airlines naj bi svojo floto poleti 2008 že zmanjšal s 105 na 98 letal in svojo zmogljivost na področju dolgih prog zmanjšal za […]. Domneva, da naj bi si Austrian Airlines na kratkih in srednje dolgih progah prizadeval za širitev, naj ne bi bila utemeljena.

(157) Avstrijski organi se tudi ne strinjajo s trditvijo NIKI, da naj bi Austrian Airlines že v preteklosti na različne načine dobil državne pomoči. Domnevne pomoči naj ne bi bile predmet postopka preiskave, kot naj bi bil naveden v sklepu Komisije o sprožitvi postopka. Tozadevne izjave naj bi bile zato nedopustne in nepomembne. Avstrijski organi v vsakem primeru odločno zavračajo trditev, da naj bi Austrian Airlines že v preteklosti dobil državne pomoči. Navedeni ukrepi naj ne bi ustrezali opredelitvi pojma pomoči v smislu člena 87(1) Pogodbe ES. Nekateri od teh ukrepov naj bi bili sprejeti pred pristopom Avstrije k EGP in EU. Drugi naj ne bi bili državni ukrepi, saj naj bi bilo na primer letališče Dunaj v pretežni zasebni lasti.

(158) Avstrijski organi glede dokapitalizacije iz leta 2006 opozarjajo, da naj bi bili zasebni vlagatelji pri njej udeleženi pod enakimi pogoji kot ÖIAG. Dokapitalizacija naj bi presegla emisijsko vsoto in prodaja med zasebnimi vlagatelji bi bila lahko še večja. Za preprečitev razvodenitve udeležbe ÖIAG naj bi bil njegov delež pri dokapitalizaciji popolnoma enak njegovemu deležu v Austrian Airlines. To naj ne bi bila pomoč. V zvezi z izjavo, da naj bi Austrian Airlines uvedel skrajšani delovni čas in naj bi razliko med normalnim in skrajšanim delovnim časom plačevala država, je to splošno uporaben ukrep. Enako bi bilo splošno uporabno vsako varstvo delavcev s skrajšanim delovnim časom, zagotovljeno z avstrijskim delovnim pravom.

(159) Avstrijski organi ugovarjajo trditvam NIKI, da naj bi dodelitev prometnih pravic Austrian Airlines pomenila državno pomoč. Prometne pravice naj bi prvotno izhajale iz dvostranskih sporazumov o letalskih prevozih. Države pogodbenice naj bi letalskim prevoznikom dodelile pravico izvajanja ustreznih prometnih pravic v okviru dvostranskih sporazumov o letalskih prevozih. Zato naj to za državo pogodbenico ne bi bilo povezano s stroški. Poleg tega naj trg za uporabo prometnih pravic ne bi obstajal. Prometnih pravic naj ne bi bilo mogoče prodati ali prodati na dražbi.

5.6 **Odgovori na druge zadeve, navedene v pripombah tretjih strank**

(160) V pripombah tretjih strank je bilo za sporno opredeljeno tudi dejstvo, da ima Austrian Airlines delež v SCA Schedule Coordination Austria GmbH (v nadaljnjem besedilu: SCA GmbH). Avstrijski organi navajajo, da naj bi bil SCA GmbH na letališču Dunaj usklajevalec reda letenja ali letališki koordinator v smislu Uredbe (ES) 793/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti ([28]). Dejavnosti SCA GmbH naj bi bile z Uredbo (ES) 793/2004 tako določene, da naj posamezni delničar sploh ne bi mogel vplivati na dodeljevanje slotov.

(161) Robin Hood Aviation je navedel, da je bila pomoč za reševanje uporabljena za financiranje izrinjenja konkurence na progi Gradec–Stuttgart. Avstrijski organi temu ugovarjajo.

(162) Avstrijski organi se tudi ne strinjajo s trditvijo Ryanair, da naj Austrian Airlines v konkurenci z nizkocenovnimi prevozniki letov v prihodnosti ne bi več ponujal po cenah, s katerimi bi si lahko pokril stroške. Te trditve naj ne bi imele nobene osnove. Avstrijski organi menijo, da naj bi te pomisleke sicer v glavnem preiskala Komisija pri postopku nadzora združevanja.

(163) Avstrijski organi so z dopisom z dne 22. maja 2009 Komisiji sporočili informacije v zvezi z vrsto zadev.

([28]) UL L 138, 30.4.2004, str. 50.

(164) Avstrijski organi glede dejstva, da naj bi bilo treba ÖIAG obravnavati kot prevladujočega delničarja Austrian Airlines, opozarjajo, da naj bi imel ÖIAG 41,56-odstotni neposredni delež v Austrian Airlines in naj bi ustanovil sindikat z drugimi institucionalnimi vlagatelji, ki naj bi imel dodatni 7,05-odstotni delež v Austrian Airlines. V sporazumu o ustanovitvi sindikata naj bi bilo predvideno enotno glasovanje na skupščinah Austrian Airlines. 3,45-odstotni delež (brez pravice glasovanja) v Austrian Airlines naj bi imel Austrian Airlines, preostali 47,94-odstotni delež pa lastniki delnic v prostem obtoku.

(165) ÖIAG in člani sindikata naj bi imeli skupaj 48,61-odstotni delež v Austrian Airlines in 50,34 % glasovalnih pravic, ker naj delnice v lasti Austrian Airlines ne bi imele glasovalne pravice.

(166) Avstrijski organi so še pojasnili, da naj lastnikom delnic v prostem obtoku ne bi bilo treba sodelovati pri prodaji po negativni nakupni ceni, ker naj delničarjem v skladu z avstrijskim stečajnim pravom ne bi bilo treba biti udeležen pri stroških stečaja. Njihova izguba naj bi bila omejena na izgubo njihovih prispevkov h kapitalu ali nakupno ceno, ki so jo plačali za delnice. Zato lastnikom delnic v prostem obtoku v primeru stečaja ali likvidacije Austrian Airlines ne bi bilo treba nositi stroškov in upoštevati drugih mogočih scenarijev.

(167) Poleg tega lastnikom delnic v prostem obtoku ne bi bilo treba sprejeti negativne nakupne cene. Nasprotno, v avstrijskem zakonu o prevzemih naj bi bilo glede transakcij, ki naj bi zadevale menjavo nadzora nad podjetjem, predvideno, da naj bi prevzemna cena ustrezala borznemu tečaju zadnjih šestih mesecev, ponderiranemu v skladu z obsegom trgovanja, kar naj ne bi moralo biti nujno povezano z gospodarsko vrednostjo deležev obsega trgovanja. Podlaga za delniški tečaj bi bila lahko kot v primeru Austrian Airlines pričakovanja trga o prevzemu, tako da naj bi redko odseval temeljno vrednost podjetja.

(168) Lastniki delnic v prostem obtoku tudi ne bi morali biti udeleženi pri stroških likvidacije in stečaja in jim ne bi bilo treba prispevati k negativni nakupni ceni. Ta „pojav neupravičenega okoriščanja“ naj bi bil rezultat varstva, ki naj bi ga lastniki delnic v prostem obtoku v skladu z evropskim pravom uživali na podlagi avstrijskega prava o družbah in stečajnega prava ter pravnega okvira za prevzeme.

(169) Avstrijski organi navajajo, da naj bi bilo plačilo negativne nakupne cene ÖIAG neposredna posledica negativne vrednosti lastnega kapitala Austrian Airlines in zlasti pravne obveznosti ponudnika, da za pridobitev 100-odstotnega lastništva pokupi deleže lastnikov delnic v prostem obtoku, in sicer po ceni, ki naj ne bi odsevala gospodarske vrednosti letalskega prevoznika.

(170) Avstrijski organi menijo, da se je ÖIAG vedel kot razumen zasebni vlagatelj v tržnem gospodarstvu, s tem da naj bi za popolno privatizacijo Austrian Airlines prevzel celotno negativno nakupno ceno, ki naj bi se nanašala na 100 % negativne vrednosti lastnega kapitala Austrian Airlines in zakonsko predpisano pozitivno ponudbeno ceno za lastnike delnic v prostem obtoku.

(171) Avstrijski organi navajajo še, da naj lastniki delnic v prostem obtoku med privatizacijo ne bi prejeli državne pomoči, saj naj, prvič, prevzemna ponudba ne bi obsegala državnih sredstev, temveč naj bi jo plačal uspešni ponudnik Lufthansa. Drugič, cene, ki jo je treba plačati lastnikom delnic v prostem obtoku, naj ne bi določila država, temveč naj bi se določila na podlagi zavezujočih predpisov za izračun prevzemne cene ob menjavi nadzora nad podjetjem iz avstrijskega zakona o prevzemih.

(172) Avstrijski organi so pojasnili, da naj delničarji v skladu z avstrijskim pravom ne bi bili zavezani nositi socialnih stroškov v primeru stečaja. Opozorili so, da avstrijski sklad za izplačilo plač v primeru stečaja, ki naj bi bil ustanovljen v skladu z zakonom o zavarovanju plač v primeru stečaja podjetja, krije naslednje stroške:

— zakonsko predpisane odpravnine v višini do 6 030 EUR na mesec,

— plače v višini do 8 040 EUR na mesec,

— pokojninske zahtevke, največ 24 mesečnih plačil na podlagi zneska, ki ne more propasti, in omejene na 6 000 EUR na mesec,

— nadomestila za dopust in

— odškodnine zaradi odpovedi pogodbe o zaposlitvi.

(173) Sklad naj ne bi kril odpravnin in mesečnih plač, ki naj bi presegale te zgornje meje. Poleg tega naj sklad ne bi kril zahtevkov iz kolektivnih pogodb ali socialnih načrtov.

(174) […] V zvezi s tem navajajo še eno oceno socialnih stroškov, ki jo je izvedel Ernst & Young 12. marca 2009. Iz te nove ocene naj bi bili razvidni socialni stroški (1) poslovne skupine Austrian Airlines in (2) Austrian Airlines AG ter Tyrolean Airways. […]

(175) Avstrijski organi so poleg tega predložili dodatne informacije glede tega, ali bi holdinška družba v podobnem položaju kot ÖIAG upoštevala izgube vrednosti tečaja, ki nastanejo zaradi znižanja stopnje bonitete in primerljivih izgub.

6. OBSTOJ POMOČI

6.1 Pravna podlaga za oceno pomoči

(176) V skladu s členom 87(1) Pogodbe ES „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami".

(177) Pojem državne pomoči zajema vsako neposredno ali posredno priznano prednost, ki se financira iz državnih sredstev ali jo odobri država ali posrednik po naročilu države.

(178) Merila iz člena 87(1) Pogodbe ES so kumulativna. Za določitev, ali priglašeni ukrepi pomenijo državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ES, morajo biti torej izpolnjeni vsi naslednji pogoji. In sicer za finančno podporo velja, da:

— jo dodeli država ali je dodeljena iz državnih sredstev,

— daje prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga,

— izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in

— prizadene trgovino med državami članicami.

(179) Komisija je izvedla natančno in temeljito analizo pripomb, prispelih ob sprožitvi postopka, ter pripomb Avstrije. Komisija je tudi pooblastila izvedenca (Moore Stephens) za revizijo finančnih podatkov in domnev, ki so temelj prodajne transakcije.

(180) Moore Stephens je revizijo izvedel na Dunaju v obdobju od 23. marca 2009 do 16. aprila 2009. Izvedenca so pri izvedbi revizije podpirali avstrijski organi, imel pa je dostop do vse potrebne dokumentacije in tudi do podatkovne sobe.

(181) Avstrijski organi so v obravnavanem primeru navedli, da naj priglašeni ukrep ne bi pomenil državne pomoči, prvič, ker je cena, ki je rezultat odprtega, preglednega in nediskriminatorskega prodajnega postopka, tržna cena. Drugič, priglašeni ukrep naj ne bi pomenil državne pomoči, ker naj bi ÖIAG ravnal tako, kot bi ravnal vlagatelj v tržnem gospodarstvu v podobnem položaju, ker naj bi bili drugi mogoči scenariji, ki so se mu ponujali, vsi povezani z višjimi stroški, in naj bi ÖIAG izbral stroškovno najugodnejšo možnost.

(182) Komisija mora, da se prepriča, da prodaja ne obsega državne pomoči, preveriti, ali je bil Austrian Airlines prodan po tržni ceni. Komisija je za ta namen razvila nekatera načela za privatizacijo podjetij v državni lasti, ki so rezultat večletne prakse odločanja na podlagi preverjanj posameznih primerov. ([29]) Državna pomoč bi bila lahko odvisno od okoliščin dodeljena kupcu ali podjetju, ki naj bi se privatiziralo.

6.1.1 *Ocena prodajne cene Austrian Airlines*

(183) Komisija v obravnavanem primeru ugotavlja, da je Avstrija ÖIAG dodelila pooblastilo za privatizacijo, v skladu s katerim je moral ÖIAG sicer izvesti pregleden in nediskriminatorski prodajni postopek, vendar je bila v njem določena tudi vrsta pogojev. Zato na prvi pogled ni mogoče izključiti domneve, da transakcija obsega državno pomoč.

(184) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da država kot prodajalec z določitvijo nekaterih pogojev za kupca lahko zniža prodajno ceno in se tako odpove dodatnim sredstvom. Pogoji lahko morebitne zainteresirane vlagatelje poleg tega že na samem začetku odvrnejo od oddaje ponudbe, kar negativno vpliva na konkurenčno okolje prodajnega postopka, tako da niti najvišja nazadnje oddana ponudba ne pomeni nujno dejanske tržne vrednosti.

([29]) Glej *XXIII. poročilo o konkurenčni politiki za leto 1993* (ISBN 92-826-8372-9), točki 402 in 403.

(185) Država z določitvijo takih pogojev in s sprejetjem možnosti, da ne bo dosegla najboljše cene za deleže ali premoženje v svoji lasti, ne ravna kot udeleženka v tržnem gospodarstvu, ki skuša doseči najvišjo mogočo ceno. Namesto tega se država odloči, da bo podjetje prodala po ceni, ki je nižja od tržne vrednosti. Komisija meni, da udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi imel gospodarskega interesa za določitev primerljivih pogojev, temveč bi prodal podjetje najboljšemu ponudniku, ki bi potem lahko prosto določil prihodnost pridobljenega podjetja ali premoženja.

(186) V takem primeru je treba preveriti, ali je imelo podjetje gospodarsko prednost od transakcije, glede česar je v tretjem pododstavku točke 43 Smernic za letalski sektor iz leta 1994 predvideno, da „[mora] podjetje oceni[ti] neodvisni izvedenec, ki določi knjigovodsko vrednost (going-concern value) podjetja pod običajnimi pogoji […]“.

(187) V sodbi Stardust Marine je Sodišče odločilo, da je „[…] za preveritev vprašanja, ali je država ravnala kot preudaren vlagatelj, ki deluje pod pogoji tržnega gospodarstva, potrebna umestitev v obdobje, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne podpore, da se oceni gospodarska racionalnost ravnanja države in s tem prepreči kakršna koli ocena na podlagi poznejših razmer“ ([30]). Odločilni čas v obravnavanem primeru je dan (5. december 2008), na katerega je bila s pogodbo določena prodaja 41,56-odstotne udeležbe ÖIAG v Austrian Airlines Lufthansi.

Vrednost delujočega Austrian Airlines (Going concern value)

(188) Kot je bilo že navedeno, je Avstrija predložila oceno vrednosti lastnega kapitala samostojnega Austrian Airlines z dne 5. decembra 2008, ki jo je pripravil Deloitte na podlagi domneve delujočega podjetja in z uporabo metode diskontiranega denarnega toka (Discounted cash flow, v nadaljnjem besedilu: DCF). Komisija je lahko na podlagi te ocene, vključno s podatki iz poslovnega načrta, s pomočjo neodvisnega izvedenca preverila, ali je cena, ki jo je plačala Lufthansa, tržna cena.

(189) Deloitte je izvedel oceno DCF v skladu z avstrijskimi strokovnimi standardi za ocenjevanje in je pri tem uporabljal poslovni načrt uprave Austrian Airlines, ki je bil prilagojen spremenjenemu gospodarskemu ozračju in prihrankom pri stroških, ki jih je obljubila uprava. Poslovni načrt z dne 5. decembra 2008 je temeljil na ohranitvi samostojnosti in v njem niso upoštevane morebitne sinergije, ki bi bile lahko dosežene s strateškim partnerjem. Poslovni načrt obsega ukrepe za optimizacijo (kot […]) v skupni višini […] EUR. Poleg tega se predvideva, da […].

(190) Deloitte je za določitev vpliva teh ukrepov na denarni tok Austrian Airlines za vrednost kapitala (Net present value, v nadaljnjem besedilu: NPV) v oceni uporabil naslednje tri faze:

— I. faza (12/2008–12/2012) na podlagi poslovnega načrta uprave po prilagoditvi, ki jo je izvedel Deloitte,

— II. faza (2013–2021) ob vključitvi […], da se to upošteva, ter domnevi letne stopnje rasti […] % in

— III. faza (od leta 2022) kot končna vrednost na podlagi domneve, da je podjetje doseglo stalno dolgoročno letno stopnjo rasti […] %.

(191) Komisija ugotavlja, da so domneve, na katerih temelji osnovni scenarij, v tem posebnem primeru upravičene, zlasti glede […]. Povprečna starost letalskega parka Austrian Airlines je poleg tega približno […] let, kar je v primerjavi s konkurenti […]. Razlog za neenotnost vrste in starosti letalskega parka Austrian Airlines je delno dejstvo, da je prevzela dva konkurenta (Lauda in Tyrolean), poleg tega pa je letalski park v primerjavi s konkurenti podobne velikosti zelo raznovrsten. Komisija ugotavlja, da bi bilo treba v osnovnem scenariju upoštevati […] iz teh dveh dejavnikov, čeprav je podjetje v finančnih težavah in zaradi pomena prihrankov pri obnovi sposobnosti preživetja v tej panogi.

(192) Spodnja tabela je pregled rezultatov izračuna vrednosti lastnega kapitala. Izračun temelji na poslovnem scenariju, ki ga je predložila Avstrija, pri čemer se med drugim predpostavlja tehtano povprečje stroškov kapitala (Weighted average cost of capital, v nadaljnjem besedilu: WACC) […] % v I. in II. fazi ter […] % ([31]) v III. fazi.

([30]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99, *Francija* proti *Komisiji* („Stardust Marine“), Recueil, str. I-4397, točka 71.

([31]) Diskontni faktor za izračun končne vrednosti (Terminal value, v nadaljnjem besedilu „TV“) se izračuna kot razlika med uporabljeno stopnjo WACC in ocenjeno stabilno dolgoročno stopnjo rasti (v obravnavanem primeru […]).

Preglednica 7

Izračun vrednosti podjetja Austrian Airlines – osnovni scenarij

v milijonih EUR (**)

	I. faza					II. faza	III. faza
	Dec. 2008 Dejansko stanje	2009 Proračun	2010 Proračun	2011 Proračun	2012 Proračun	2013–2021 Proračun (***)	od 2022 Končna vrednost
Prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prilagojeni davki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto poslovni dobiček minus prilagojeni davki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ amortizacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– sprememba investicijskih izdatkov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– sprememba gibljivih sredstev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prosti denarni tok (FCF)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…] (**)
NPV I. + II. + III. faza	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV skupaj	[…]						
NPV prenesene izgube	[…]						
Neposlovna sredstva	[…]						
Tržna vrednost skupnega kapitala	[…]						
Čisti dolg	[…]						
Vrednost lastnega kapitala	[…]						

Vir: Poročilo o oceni Deloitte z dne 19. marca 2009
(*) Razlike zaradi zaokroževanja.
(**) Diskontni faktor (glej opombo 31)
(***) Zbirne številke (glej opombo 32)

(193) Iz skupne NPV prostega denarnega toka I., II. ([32]) in III. faze, vrednosti prenesene izgube in tržne vrednosti sredstev, ki niso za poslovne namene, izhaja tržna vrednost skupnega kapitala („Entity Value“) Austrian Airlines v višini […] EUR. Tržno vrednost obveznosti z dne 5. decembra 2008 v višini […] EUR je treba odšteti od tržne vrednosti skupnega kapitala, tako da iz tega sledi negativna vrednost lastnega kapitala v višini […] EUR.

([32])

II. faza	2013 Proračun	2014 Proračun	2015 Proračun	2016 Proračun	2017 Proračun	2018 Proračun	2019 Proračun	2020 Proračun	2021 Proračun	Vsota
FCF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
NPV	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(194) Komisija opaža, da je bila pri stopnji WACC, ki se uporablja kot diskontna stopnja za izračun NPV prostega denarnega toka, za dolgove Austrian Airlines predpostavljena rizična premija za dolg v višini […] osnovnih točk. Ta izhaja iz rizične premije, ki so jo banke uporabljale za posojilo za reševanje, odobreno v začetku leta 2009. Komisija opozarja, da je bila decembra 2009 za zamenjavo neplačil (Credit Default Swap) ([33]) Lufthanse potrebna rizična premija v višini […] osnovnih točk. Zato se rizična premija v višini […] osnovnih točk zdi prav nizka in ne odseva v celoti stanja tveganja Austrian Airlines.

(195) Izvedenec Komisije je izračun Deloitte zato ponovil s stopnjama WACC […] % in […] %. Komisija opozarja, da uporabljena stopnja WACC – za odsev rizične premije, ki bi jo lahko terjali delničarji in upniki Austrian Airlines – pomembno zvišuje negativno vrednost lastnega kapitala Austrian Airlines (glej spodnjo tabelo).

Preglednica 8

Analiza občutljivosti stopnje WACC za vrednost lastnega kapitala Austrian Airlines

(v milijonih EUR)

WACC	Vrednost lastnega kapitala	Razlika pri vrednosti lastnega kapitala
[…] % v I. in II. fazi ter […] % v III. fazi	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]

(196) Izvedenec Komisije je dodatno ocenil kombinacijo pesimistične in optimistične kombinacije dogodkov in njen vpliv na vrednost lastnega kapitala Austrian Airlines. Izvedenec je izvedel oceno na podlagi poslovnega načrta Austrian Airlines in modela za ovrednotenje Deloitte ter je določil najboljši mogoči in najslabši mogoči scenarij ob uporabi rizične premije za dolg, ki bi jo trg uporabil po njegovi oceni. Rezultati teh analiz občutljivosti so prikazani v spodnji preglednici.

Preglednica 9

Analiza občutljivosti za vrednost lastnega kapitala Austrian Airlines

(v milijonih EUR)

	Tržna vrednost skupnega kapitala (1)	Čisti dolg (2)	Vrednost lastnega kapitala (1) – (2)	Razlika pri vrednosti lastnega kapitala	Razlika pri vrednosti lastnega kapitala v %
Najboljši mogoči („optimistični“) scenarij	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Osnovni scenarij (Deloitte)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Najslabši mogoči scenarij	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(197) Izvedenec Komisije pri najboljšem mogočem scenariju (optimistični scenarij) domneva, da je načrt za prestrukturiranje uspešnejši, kot je domnevala uprava, in je stroške zaposlenih v obdobju 2009–2012 mogoče ohraniti pri stalnem odstotku […] % prihodkov. Stopnja WACC je […] %. Rezultat teh domnev je vrednost lastnega kapitala […] milijonov EUR, kar je za […] milijonov EUR ali […] % bolj pozitivno od osnovnega scenarija, ki ga je izračunal Deloitte.

([33]) Zamenjava neplačil (Credit Default Swap) je kreditni izvedeni finančni instrument, pri katerem mora kupec zamenjave izvesti vrsto plačil prodajalcu in kupec v zameno prejme izravnalno plačilo, če posojilo postane dvomljivo (se ne poplačuje).

(198) Izvedenec Komisije pri najslabšem mogočem scenariju izhaja iz manjše rasti prometa, ki je v skladu z ocenami BDP ciljnih trgov Austrian Airlines (to je […]-odstotna rast leta 2011 namesto […]-odstotna in […]-odstotna leta 2012 namesto […]-odstotna), in predpostavlja, da bo uprava lahko materialne stroške in stroške zaposlenih v obdobju 2011–2012 samo ohranila pri stalnem odstotku, namesto da bi uvedla ukrepe za znižanje stroškov. Rezultat teh predpostavk je vrednost lastnega kapitala […] milijonov EUR, kar je za […] milijonov EUR ali […] % bolj negativno od osnovnega scenarija.

(199) Komisija lahko na podlagi tega sklene, da se je vrednost lastnega kapitala Austrian Airlines ob predpostavki delujočega podjetja („vrednost delujočega podjetja“) v času prodaje gibala med […] milijoni EUR in […] milijoni EUR, torej je bila povprečno […] milijonov EUR.

Delež vrednosti lastnega kapitala, ki bi ga kupec moral plačati

(200) Komisija ugotavlja, da je ta vrednost lastnega kapitala 100-odstotni delež v Austrian Airlines. ÖIAG ima v lasti samo 41,56 % tega deleža. V skladu s členom 22(2) avstrijskega zakona o prevzemih pa je neposredna nadzorna udeležba neposredna udeležba v družbi, ki lastniku daje več kot 30 % glasovalnih pravic, ki odpadejo na delnice s stalno glasovalno pravico. Zato je ÖIAG v obravnavanem primeru mogoče obravnavati kot delničarja, ki izvaja nadzor. Ni nobenega drugega delničarja, ki bi ga prav tako lahko obravnavali kot delničarja, ki izvaja nadzor, ali vsaj kot manjšinjskega delničarja, ki lahko prepreči sprejemanje odločitev (25 % in ena delnica).

(201) Komisija ugotavlja, da se praviloma določi nadzorna premija, ki odseva povečanje vrednosti, ki je pogojeno s prednostjo možnosti nadzora, če prvotna navedba vrednosti ne odseva te sposobnosti. To v obravnavanem primeru potrjuje dejstvo, da Lufthansa s pridobitvijo nadzorne udeležbe v Austrian Airlines v celoti prevzema odgovornost za prestrukturiranje podjetja in prednost izvajanja nadzora nima prednosti za kupca, temveč mu je prej v breme. Komisija se tudi strinja z avstrijskimi organi, da pomeni 58,44 % negativno nadzorno premijo, ki jo mora prevzeti ÖIAG kot delničar, ki izvaja nadzor, če odsvoji svoj delež. To pojasnjuje, zakaj je Lufthansa plačala ceno, ki je bolj negativna od 41,56 % cene delujočega podjetja.

(202) Poleg tega je treba predpostavljati tudi „paketno znižanje cene“ deležev ÖIAG. To se lahko stori za ponazoritev negativnih učinkov na delniški tečaj, če se hkrati v prodajo ponudi velik paket deležev in je trg preplavljen s prodajnimi naročili, nezadostno povpraševanje pa ne izravna ponudbe. Udeležba ÖIAG v Austrian Airlines je v obravnavanem primeru 36 626 875 od skupno 88 134 724 delnic. Upoštevati je treba tudi dejstvo, da se na borzi trguje samo s 47,94 % delniškega kapitala Austrian Airlines. Zato je logično, da bi ÖIAG sprejel nižjo ceno, da bi svoje deleže lahko prodal „*en bloc*“ (v enem kosu).

(203) Komisija lahko na podlagi tega sklene, da je cena za 41,56-odstotno udeležbo ÖIAG 100 % vrednosti lastnega kapitala.

(204) Komisija poleg tega ne glede na predstavljene utemeljitve in zgornje sklepne ugotovitve ugotavlja, da bi se vrednost za 41,56 % brez upoštevanja nadzorne premije in paketnega znižanja cene gibala med […] EUR in […] EUR ter bi bila tako povprečno […] EUR.

Cena, ki jo je plačala Lufthansa za deleže ÖIAG v Austrian Airlines

(205) Kot je bilo že navedeno, je cena, ki jo je plačala Lufthansa, sestavljena iz treh delov: a) 366 268,75 EUR (0,01 EUR na delnico), b) naloga za plačilo dolgov in c) zneska ÖIAG v višini 500 milijonov EUR.

(206) Izvedenec Komisije je preiskal mogoče izplačilo iz naloga za plačilo dolgov. Ugotovil je, da nalog za plačilo dolgov zapade po podpisu finančnega poročila Austrian Airlines za poslovno leto, ki se konča leta 2011. V skladu s pogoji naloga za plačilo dolgov najvišje mogoče dodatno plačilo ne more preseči zneska na delnico, ki se plača manjšinskim delničarjem v skladu z avstrijskim zakonom o prevzemih, če Lufthansa ne zviša ponudbe za manjšinjske delničarje. Zato je najvišji znesek, ki ga lahko prejme ÖIAG, 164,1 milijona EUR.

(207) Nalog za plačilo dolgov sestavljata dva elementa: […] ([34]).

(208) […]

(209) Izvedenec Komisije je preveril poročilo, ki ga je pripravil svetovalec ÖIAG Merrill Lynch, v katerem je analizirano mogoče izplačilo iz naloga za plačilo dolgov. Moore Stephens je ugotovil, da pristop Merrill Lynch za oceno izplačila iz naloga za plačilo dolgov temelji na razumnih domnevah ter da so bile uporabljene priznane in uveljavljene tehnike za oceno kapitalskega trga.

(210) Izvedenec Komisije je kljub temu izvedel analizo občutljivosti, da bi določil izplačilo v odvisnosti od različnih […]. Rezultati so prikazani v spodnji preglednici.

([34]) Glej opombo 23.

Preglednica 10

Analiza občutljivosti […]

Občutljivost […]	Kumulativni […]	Kumulativni čisti konsolidirani […]	Izplačilo
0,0 %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]

(211) Komisija glede […], ki se izračuna na podlagi […], ugotavlja, da zaradi poslabšanja položaja na evropskem trgu letalskega prevoza potnikov in tovora obstaja tveganje, da […].

(212) Na podlagi zgornjih navedb je videti, da […]. Zato lahko Komisija sklene, da je cena, ki jo je plačala Lufthansa, odvisno od izplačila iz naloga za plačilo dolgov (glej preglednico 11), od […] milijonov EUR do […] milijonov EUR.

Preglednica 11

Pregled cene, ki jo je plačala Lufthansa

(v milijonih EUR)

Cena, ki jo je plačala Lufthansa za deleže ÖIAG	Najvišja cena	Najnižja cena
(1) Cena za deleže ÖIAG	[…]	[…]
(2) Nalog za plačilo dolgov([…])	[…]	[…]
(3) Prispevek ÖIAG	[…]	[…]
Vsota (1) + (2) + (3)	[…]	[…]

Cena, plačana manjšinskim delničarjem

(213) Komisija glede dejstva, da bo Lufthansa za delnice v prostem obtoku plačala drugačno ceno kot za deleže ÖIAG, ugotavlja, da se za javne prevzeme podjetij, ki kotirajo na avstrijski borzi, uporablja zakon o prevzemih, ki ga uporablja komisija za prevzeme. Komisija za prevzeme zagotavlja, da so manjšinjski delničarji zaščiteni ter se prevzemni postopki izvajajo v interesu ciljne družbe in trgov vrednostnih papirjev.

(214) V skladu z zakonom o prevzemih je pridobitelj več kot 30-odstotnega deleža v ciljni družbi v 20 dneh po prekoračitvi praga zavezan naznaniti obvezno ponudbo za vse udeležbene vrednostne papirje ciljne družbe (člen 22 zakona o prevzemih).

(215) V skladu s členom 26 zakona o prevzemih cena obvezne ponudbe ali prostovoljne ponudbe za pridobitev nadzora ne sme biti nižja od najvišje nasprotne dajatve za ta udeležbeni vrednostni papir ciljne družbe, ki jo je ponudnik plačal v denarju ali dogovoril v zadnjih dvanajstih mesecih pred naznanitvijo ponudbe; ta cena mora biti poleg tega enaka vsaj povprečnemu borznemu tečaju konkretnega udeležbenega vrednostnega papirja v zadnjih šestih mesecih pred dnem naznanitve ponudbe, ponderiranemu v skladu s konkretnim obsegom trgovanja. Zato mora Lufthansa kot pridobiteljica nadzornega deleža ÖIAG vsem delničarjem predložiti ponudbo po povprečnem ponderiranem tečaju. Komisija opozarja, da ponudnik glede višine te cene nima manevrskega prostora.

(216) Transakcija je zaradi javnega razpisnega postopka za deleže ÖIAG poleg tega zbudila zanimanje medijev, zaradi česar so na tečaj delnice vplivale dejavnost trga in špekulacije. Razliko v ceni je mogoče pojasniti tudi z nadzornim znižanjem cene, ki velja za manjšinjske udeležbe. Vrednost manjšinjskih deležev v nasprotju z nadzorno premijo ne odseva vrednosti, povezane z nadzorno udeležbo.

(217) Skupna cena, plačana ÖIAG, je negativna in jo je, kot je bilo že pojasnjeno, mogoče izpeljati iz pogajalskega postopka, cena, ki se plača za delnice v prostem obtoku, pa je zakonsko določena, dejansko vnaprej znana vsem strankam in bi bila v obravnavanem primeru približno 220 milijonov EUR.

(218) Komisija v skladu s tem lahko sklepa, da cena za manjšinske delnice temelji samo na zakonskih obveznostih, ki jih mora izpolniti Lufthansa, in da zato v obravnavanem primeru na podlagi cene, plačane manjšinskim delničarjem, ni mogoče sklepati o ceni, plačani ÖIAG.

Sklepne ugotovitve

(219) Iz zgornjih navedb je razvidno, da se cena, ki jo je Lufthansa plačala za deleže ÖIAG, giblje od […] do […] EUR. To je treba primerjati z vrednostjo delujočega Austrian Airlines, ki se giblje od […] do […] EUR in je torej povprečno […] EUR. Zato plačana cena ni nižja od vrednosti delujočega podjetja. Komisija opozarja, da je ta cena zelo blizu razponu, ki so ga ugotovili strokovnjaki, tudi če je plačana cena enaka samo 41,56 % vrednosti podjetja. Zato Komisija ugotavlja, da je bila cena, ki jo je plačala Lufthansa, v okviru razpona tržnih cen za deleže v Austrian Airlines, ki jih je prodal ÖIAG. Torej pogoji niso vplivali na prodajno ceno.

(220) To sklepno ugotovitev potrjuje ocena kakovosti zgoraj navedenih pogojev. Kot je bilo že navedeno, so avstrijski organi trdili, da pogoji, določeni ÖIAG v pooblastilu za privatizacijo, niso bili taki, da bi negativno vplivali ali sploh vplivali na ceno, ki bi jo bili pripravljeni plačati kupci.

(221) Komisija glede cilja „čim večje ohranitve varnih delovnih mest“ meni, da ta zahteva pomeni samo cilj, za katerega si je treba prizadevati po najboljših močeh. Komisija ugotavlja, da je bil ta pogoj izražen tako, da za morebitne kupce s tem ni bila določena obremenjujoča ali zavezujoča obveznost. Zato Komisija ugotavlja, da ta pogoj, ker ni pomenil obremenitve in so to na podlagi formulacije razpisne dokumentacije vedeli vsi morebitni kupci, ni znižal nakupne cene in mogočih vlagateljev ni mogel odvrniti od ponudbe ter da z njim zato država ni izgubila sredstev. Ta sklepna ugotovitev je podprta tudi z dejstvom, da so bile vse ponudbe, ki so jih vložili ponudniki, izražene jasno in ozko ter skrbno, s (čimer so bili ponudniki tako prilagodljivi, da so si zagotovili možnost izpolnitve svojih poslovnih ambicij in ambicij, usmerjenih k dobičku ([35]).

(222) Podobno Komisija glede „ustanovitve odbora za varstvo avstrijskih lokalnih interesov“ ugotavlja, da je to le svetovalni odbor in ni pooblaščen za odločanje. Poleg tega tak pogoj ni odvrnil nobenega od […] ponudnikov, saj […]. Komisija lahko zato ugotovi, da ta pogoj, ker ni pomenil obremenitve, ni znižal nakupne cene in morebitnih vlagateljev ni mogel odvrniti od ponudbe. Zato ne pomeni državne pomoči.

(223) Komisija glede cilja „ohranitve centrale za odločanje v Avstriji“ ugotavlja, da so vsi […] ponudniki izrazili namen ohraniti centralo za odločanje v Avstriji. Ker ta pogoj temelji na logiki zahteve po strukturi glavnega delničarja in je le njena izboljšana različica, Komisija ti zahtevi obravnava skupaj.

(224) Komisija glede vprašanja avstrijske strukture glavnega delničarja ugotavlja, da je ta pogoj veljal za vse ponudnike in da so se vsi […] ponudniki zavedali posebnega trga Austrian Airlines v nekaterih geografskih območjih ter da so bili zainteresirani zanj in za ohranitev nekaterih dvostranskih prometnih pravic; […] Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je bil namen ponudnikov pridobiti Austrian Airlines kot delujoče podjetje, in ne kot premoženje. Vrednost letalske proge je zaradi regulativnih in drugih posebnosti letalskega sektorja precej odvisna od nematerialnega blaga, kot so na primer sloti in pravice do opravljanja zračnega prometa. Ohranitev teh pravic naj bi se tako prodajalcu kot tudi kupcu zdela pozitiven element za mogočo ohranitev vrednosti podjetja.

(225) Komisija lahko na podlagi tega sklene, da ta pogoj in pogoj ohranitve centrale za odločanje v Avstriji nista bila obremenitvi, temveč v bistvu poslovna pogoja, dejansko oblikovana za ohranitev dvostranskih prometnih pravic z nekaterimi tretjimi državami in s tem prej kot zaščita prihodkov podjetja in vrednosti Austrian Airlines za morebitnega kupca, in ne da bi na primer predpisovala raven rezultatov ali naložb. Komisija še meni, da taki pogoji sicer lahko povzročijo težave glede združljivosti s pravom Skupnosti, vendar naj bi bil njihov pomen jasen in pomemben za vse morebitne ponudnike, saj je ohranitev prometnih pravic nujno potrebna. Komisija v kontekstu sedanjega stanja razvoja mednarodnega trga letalskega prometa in dvostranskih sporazumov s tretjimi državami meni, da so taki pogoji v tem sektorju običajni.

([35]) V zvezi s tem glej tudi Odločbo Komisije 2008/767/ES.

(226) Komisija ugotavlja še, da noben morebitni kupec ni dvomil o teh pogojih, temveč so jih vsi ponudniki na podoben, a še vedno različen način poskušali izpolniti […]. Komisija lahko zato sklene, da niti zahteva po ohranitvi centrale za odločanje v Avstriji niti zahteva po ohranitvi avstrijske strukture glavnega delničarja nista bili taki, da bi lahko znižali nakupno ceno in morebitne vlagatelje odvrnili od oddaje ponudbe, tako da država ni izgubila sredstev.

(227) Medtem ko naj bi take pogoje v razpisnem postopku na splošno obravnavali kot pogoje, ki bi lahko povzročili izgubo državnih sredstev, zgornja ocena kakovosti v tem posebnem primeru potrjuje, da pogoji zaradi zelo posebne narave letalskega sektorja niso vplivali na plačano ceno, temveč so, nasprotno, prispevali k ohranitvi popolne vrednosti Austrian Airlines.

(228) Komisija zato ugotavlja, da cena, ki jo je Lufthansa plačala ÖIAG za deleže v Austrian Airlines, ne pomeni pomoči za Lufthanso.

(229) Komisiji v okviru te preiskave državne pomoči ni treba naprej preiskovati pravičnosti in preglednosti postopka privatizacije, saj je ugotovila, da so bili deleži prodani po tržni ceni.

6.1.2 *Uporaba preskusa ravnanja kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu*

(230) Sklepna ugotovitev, da je cena, ki jo je Lufthansa plačala za deleže ÖIAG v Austrian Airlines, tržna cena, ne izključuje možnosti, da je bila pomoč odobrena samemu Austrian Airlines. Dejstvo, da je bila za tako podjetje plačana tržna cena, lahko morda zagotovi, da se kupcu ne odobri nove pomoči, vendar se kupca ne sme zamenjati s podjetjem, ki se proda po negativni ceni. V skladu s stalno sodno prakso Sodišča je bil v primeru, da je podjetje, ki je prejelo nezakonito pomoč, pridobljeno po tržni ceni, torej po najvišji ceni, ki jo je bil za to družbo v položaju, v katerem se je znašla zlasti po tem, ko je bila deležna državnih pomoči, v običajnih konkurenčnih pogojih pripravljen plačati zasebni vlagatelj, element pomoči ocenjen na podlagi tržne in nakupne cene ([36]).

([36]) Sodba Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi C-305/89, *Italija* proti *Komisiji* („Alfa Romeo“), Recueil, str. I-6103, točka 40, sodba Sodišča z dne 20. septembra 2004 v zadevi C-390/98, *H. J. Banks*, Recueil, str. I-6117, točka 77, in sodba Sodišča z dne 29. aprila 2004 v zadevi C-277/00, *Nemčija* proti *Komisiji* („SMI“), Recueil, str. I-3925, točka 80.

(231) Če torej država proda podjetje po negativni ceni, prodaja po tržni ceni ni zadostno merilo za ugotovitev, da je država ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu in ni bila dodeljena državna pomoč. Tak vlagatelj v tržnem gospodarstvu bi tudi negativno tržno ceno primerjal s stroški, ki bi mu nastali pri drugih možnostih, kot v obravnavanem primeru pri stečaju podjetja („scenarij stečaja“). Avstrijski organi so trdili, da je bila odločitev za prodajo njihove udeležbe v Austrian Airlines Lufthansi po negativni ceni stroškovno najugodnejša možnost med različnimi možnostmi, ki so jih imeli. Te druge možnosti so bile strukturirana likvidacija, scenarij samostojnosti in scenarij stečaja.

(232) Komisija glede tega opozarja, da drugih mogočih scenarijev v tej odločbi ni treba podrobno oceniti, ker bi vsi povzročili višje stroške kot stečaj.

Scenarij stečaja

(233) V primeru stečaja bi bilo treba neplačane obveznosti do zavarovanih in nezavarovanih upnikov poravnati iz izkupička prodaje premoženja, za katerega ne velja lastninski pridržek. V skladu z avstrijskim pravom noben upnik nima prednostne pravice, vendar je treba stroške stečajnega upravitelja poravnati prednostno, preden se poplačajo vsi nezavarovani upniki. Tudi zahtevki zaposlenih se ne obravnavajo prednostno, tako da se izpolnjujejo po deležu, ki velja za vse upnike. Delničarji v primeru stečaja verjetno ne bi mogli pričakovati plačila. Po drugi strani pa delničarji jamčijo samo za izgubo svojih deležev.

Prevzem vseh neporavnanih obveznosti s strani ÖIAG, da se prepreči negativen vpliv na njegove druge udeležbe

(234) Avstrijski organi v zvezi s tem navajajo, da bi stečaj Austrian Airlines povzročil znižanje stopnje bonitete drugih udeležb ÖIAG (kot so OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria itd.) in znižanje stopnje bonitete drugih deležev Avstrije ([…]). Poleg tega trdijo, da bi tako znižanje stopnje bonitete tudi negativno vplivalo na delniške tečaje teh podjetij in povzročilo masivno izgubo udeležb ÖIAG in Republike Avstrije.

(235) Avstrijski organi menijo, da naj bi bilo znižanje stopnje bonitete rezultat prenehanja podpore matičnega podjetja. Poleg tega menijo, da naj bi bila podpora matičnega podjetja eden glavnih dejavnikov za boniteto. Navajajo primere zasebnih podjetij, na primer boniteto Bank Austria in Hypovereinsbank, ki naj bi imeli korist od podpore matičnega podjetja Unicredit.

(236) Prvič, Komisija ugotavlja, da bonitetna stopnja podjetja, ne glede na to, ali je v celoti v zasebni ali državni lasti, ni odvisna samo od podpore matičnega podjetja, temveč tudi od drugih dejavnikov. Dejavniki, odločilni za boniteto, so značilnosti proizvodnje podjetja, tveganje ponovne naložbe, učinkovitost poslovanja in kapitala ter drugorazredni bonitetni dejavniki, kot so odvisnost od kupcev, povečevanje raznovrstnosti, finančni položaj in likvidnostni profil na splošno.

(237) Poleg tega se primeri, prikazani v preglednici 1, nanašajo na znižanje stopnje bonitete matičnega podjetja, ki je povzročilo znižanje stopnje bonitete njegove hčerinske družbe. Na podlagi metodologije za ocenjevanje bonitete boniteta hčerinskega podjetja ne more biti boljša od bonitete matičnega podjetja. ÖIAG v obravnavanem primeru nima bonitetne ocene.

(238) Poleg tega je v zakonu o ÖIAG z dne 26. aprila 2000 izrecno prepovedana konsolidacija ÖIAG z njegovimi udeležbami in so njegove obveznosti krite z državnim poroštvom. Zdi se, da ima ÖIAG bolj vlogo sklada za upravljanje premoženja kot vlogo holdinga razpršenega koncerna. Komisija še ugotavlja, da precej njegovih udeležb (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) ločeno kotira na dunajski borzi, namesto da bi bile združene v en sam koncern, in da je večina teh podjetij v lasti drugih delničarjev, in ne ÖIAG. Komisija še meni, da analitiki pri preverjanju temeljnih poslovnih podatkov takih podjetij, kot so OMV AG, Österreichische Post ali Telekom Austria, ne upoštevajo razvoja drugih podjetij, v katerih ima ÖIAG delež ([37]).

(239) Zato se Komisija ne more strinjati z utemeljitvijo, da bi stečaj Austrian Airlines vplival na bonitetno oceno drugih udeležb in povzročil izgubo vrednosti deležev ÖIAG. Komisija se tudi ne more strinjati s tem, da bi stečaj Austrian Airlines škodoval tudi bonitetni oceni in vrednosti drugih podjetij v lasti Republike Avstrije.

Prevzem socialnih stroškov s strani ÖIAG

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) Avstrijski organi in Austrian Airlines so Komisiji predložili informacije o primerih, v katerih so podjetja v zasebni lasti prostovoljno prevzela stroške socialnih načrtov, ko so zaprla poslovna področja ali obrate v Avstriji.

(244) Na podlagi teh informacij se zdi, da je v Avstriji na splošno običajno, da matično podjetje ali koncern ob zaprtju hčerinske družbe ali zmanjšanju proizvodne zmogljivosti za preselitev proizvodnje v tujino prevzame socialne stroške. Avstrijski organi so trdili, da naj bi enako veljalo, če matično podjetje ali koncern pusti, da gre hčerinsko podjetje v stečaj.

(245) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da matično podjetje v navedenih primerih v Avstriji še naprej ponuja izdelke pod blagovno znamko likvidirane hčerinske družbe, čeprav so bili proizvodnja ali deli proizvodnje preseljeni v tujino. Zato Komisija opozarja, da je to, da matično podjetje pri strukturirani likvidaciji hčerinskega podjetja v skladu z veljavnim delovnim pravom prevzame obveznosti hčerinskega podjetja do njegovih zaposlenih, gospodarsko smiselno samo, če matično podjetje ostane dejavno na zadevnem trgu. ÖIAG pa bi se v obravnavanem primeru v domnevnem scenariju stečaja v celoti umaknil z avstrijskega trga letalskega prometa. Zato se ne zdi prepričljivo, da bi zasebni vlagatelj (kot je čisti finančni holding) v podobnem položaju, kot je ÖIAG, iz razlogov, povezanih z ugledom znamke „Austrian Airlines“ (znamke, za katero naj ne bi imel več nobenih interesov), prevzel socialne stroške.

(246) Komisija še ugotavlja, da višine socialnih stroškov Austrian Airlines (glej preglednico 2), ki bi jih ÖIAG domnevno prevzel v primeru stečaja, iz enakih razlogov ni mogoče primerjati s primeri prostovoljnega prevzema socialnih stroškov. Komisija še opaža, da so socialni stroški Austrian Airlines v primerjavi s socialnimi stroški, ki so jih prostovoljno prevzela druga podjetja (glej preglednico 4) tako glede povprečnega posameznega plačila kot tudi glede skupnega zneska, zelo visoki.

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

(247) Avstrijski organi trdijo, da naj bi očitno obstajali številni dejavniki, ki naj bi vplivali na stroške takega socialnega načrta. Najpomembnejša dejavnika naj bi bila trajanje zaposlenosti delavcev v podjetju in višina njihove plače. Komisija v obravnavanem primeru ugotavlja, da so lahko stroški socialnega načrta pri stečaju podjetja in zaprtju proizvodne enote drugačni kot pri zmanjšanju proizvodne zmogljivosti, v primeru katerega je podjetje še vedno dejavno na trgu.

(248) Komisija v zvezi s tem meni, da avstrijski organi niso dokazali, da bi imel stečaj zadostno negativen vpliv na ugled znamke holdinga ÖIAG, da bi se ta čutil dolžnega prostovoljno prevzeti socialne stroške v tej višini.

(249) Komisija glede utemeljitve, da naj bi ÖIAG dejansko deloval kot matično podjetje Austrian Airlines, opozarja, da je v skladu z avstrijskim pravom, in sicer v skladu z zakonom, ki ureja ustanovitev in dejavnost ÖIAG (člen 11(2) zakona o ÖIAG), ustanovitev poslovne skupine med ÖIAG in podjetji, v katerih ima delež, prepovedano. Poleg tega ÖIAG v svoji bilanci za namen finančnega poročila ne združuje rezultatov podjetij, v katerih ima delež, kot bi se to pričakovalo od zasebnega holdinga. To potrjujeta tudi dejstvi da (i) se zdi, da ÖIAG in podjetja, v katerih ima delež, v evropskem konkurenčnem pravu niso gospodarska enota, in (ii) da v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij („Uredba ES o združitvah") ([38]) Komisija ÖIAG za izračun pragov za obseg prometa ne obravnava kot poslovne skupine.

(250) Komisija ne glede na socialni in politični pritisk, ki bi bil rezultat odločitve o dopustitvi stečaja Austrian Airlines, ostaja pri mnenju, ki ga je izrazila ob sprožitvi postopka, da se zdi, da je odločitev ÖIAG, da bo prostovoljno prevzel stroške socialnega načrta v primeru stečaja Austrian Airlines, posledica dejstva, da je ÖIAG državna holdinška družba, in zasebni vlagatelj, ki upravlja holdinško družbo, v podobnih okoliščinah ne bi prevzel teh stroškov.

(251) Torej je treba ugotoviti, da bi bili stroški ÖIAG v primeru stečaja Austrian Airlines enaki nič.

6.1.3 *Sklepne ugotovitve*

(252) Komisija je sicer ugotovila, da je bila s prodajnim postopkom dosežena najvišja mogoča tržna cena za Austrian Airlines, vendar je ugotovila še, da bi bil stečaj letalskega prevoznika stroškovno ugodnejša možnost za državo. Zato Komisija meni, da je treba znesek, za katerega negativna cena presega stroške stečaja za državo in ÖIAG, obravnavati kot državna sredstva, dodeljena Austrian Airlines. Ker so stroški stečaja za delničarja enaki nič, je znesek državne pomoči polni znesek negativne cene, ki se giblje od […] do […] EUR, pri čemer je najvišji znesek subvencije […] EUR.

(253) Negativna nakupna cena obsega državna sredstva, saj jo je neposredno odobril organ (ÖIAG), ki je v celoti v lasti države in ga država nadzira. Negativna nakupna cena je rezultat pooblastila za privatizacijo, s katerim je avstrijska vlada pooblastila ÖIAG, da odsvoji vse svoje deleže v Austrian Airlines, in jo je zato mogoče pripisati državi. Namenjena je podjetju (Austrian Airlines), ki je zlasti od liberalizacije letalskega prometa v konkurenci z drugimi letalskimi prevozniki Skupnosti. Ovira trgovino v Skupnosti, saj zadeva podjetje, ki je dejavno v prometu med državami članicami, in izkrivlja konkurenco.

(254) Negativno nakupno ceno je zato treba obravnavati kot državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ES.

7. **ZDRUŽLJIVOST DRŽAVNE POMOČI S SKUPNIM TRGOM**

(255) Potem ko je Komisija ugotovila, da negativna nakupna cena pomeni državno pomoč, mora preveriti združljivost te državne pomoči s skupnim trgom.

(256) Nato mora združljivost državne pomoči s skupnim trgom preiskati glede na člen 87(2) in (3) Pogodbe ES, v katerem so navedene izjeme od splošnih pravil za nezdružljivost s skupnim trgom, določenih v členu 87(1).

(257) V obravnavanem primeru pride v poštev samo izjema, določena v členu 87(3)(c). V skladu s členom 87(3)(c) se državne pomoči lahko štejejo kot dopustne, če so namenjene pospeševanju razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar take pomoči ne spreminjajo trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

(258) Veljavni okvir Skupnosti za odločitev o združljivosti s skupnim trgom so Smernice iz leta 2004 in Smernice za letalski sektor iz leta 1994.

([38]) UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

7.1 **Združljivost s skupnim trgom in mogoča kršitev pravil o notranjem trgu**

(259) Komisija je ob sprožitvi postopka ugotovila, da je Avstrija ÖIAG podelila pooblastilo za privatizacijo, v katerem je določila številne pogoje. Komisija je med postopkom ugotovila, da ti pogoji v posebnih okoliščinah tega primera niso bili taki, da bi negativno ali kakor koli vplivali na ceno, ki so jo bili pripravljeni plačati pridobitelji.

(260) Vendar bi prodajni pogoji, v skladu s katerimi je bilo treba ustanoviti odbor za varstvo avstrijskih lokalnih interesov in ohraniti avstrijsko strukturo glavnega delničarja, in zahteva po ohranitvi centrale za odločanje Austrian Airlines v Avstriji na prvi pogled lahko vodili do pomislekov glede členov 43, 49 in 56 Pogodbe ES o pravici do ustanavljanja, storitvah ter kapitalu in plačilih.

(261) Torej se postavlja vprašanje, koliko mora Komisija upoštevati mogočo kršitev pravil o notranjem trgu, ko ocenjuje združljivost državne pomoči s skupnim trgom. ([39])

(262) Komisija je v obravnavanem primeru ugotovila, da pogoji, določeni v pooblastilu za privatizacijo, izkrivljanja zaradi negativne cene nikakor niso povečali, saj pogoji niso imeli bistvenega učinka na plačano ceno. Pogoji glede delničarjev in centrale za odločanje podjetja so v obravnavanem primeru povezani z dvostranskimi sporazumi o letalskih prevozih in njihova uporaba v tej obliki ne vodi k diskriminaciji morebitnih kupcev, saj bi imel vsak kupec enak interes za nadaljevanje poslovanja, da bi tako zaščitil svoje mogoče dejavnosti. Zato s pogoji, določenimi v pooblastilu za privatizacijo, niso bile določene nobene dodatne omejitve k omejitvam, ki so bile določene že v dvostranskih sporazumih o letalskih prevozih. Zato ni razloga, da bi pri oceni združljivosti pomoči upoštevali mogočo kršitev pravil o notranjem trgu.

(263) Komisija mora zato presoditi, ali je načrt za prestrukturiranje skladen z določbami veljavnih smernic. V skladu s splošnim načelom (točka 31 Smernic iz leta 2004) se „pomoč za prestrukturiranje odobri le v okoliščinah, v katerih je mogoče prikazati, da ne nasprotuje interesu Skupnosti. To bo mogoče le v primeru, da so izpolnjeni strogi kriteriji in da obstaja gotovost, da bodo kakršno koli izkrivljanje konkurence nadomestile koristi zaradi preživetja podjetja […] in da načeloma obstajajo zadostni izravnalni ukrepi v korist konkurentov“.

(264) V nadaljevanju so v teh smernicah navedeni različni pogoji, pod katerimi se lahko odobrijo pomoči za prestrukturiranje.

7.1.1 *Identiteta in upravičenost do financiranja podjetja*

(265) V skladu s točko 13 Smernic „podjetje, ki pripada večji poslovni skupini ali ga je ta skupina prevzela, običajno ni upravičeno do pomoči za […] prestrukturiranje, razen če je mogoče dokazati, da je vzrok težav v podjetju samem in te niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini ter da so težave prehude, da bi jih lahko odpravila skupina sama“.

(266) Komisija je ob sprožitvi postopka ugotovila, da so nekateri pritožniki trdili, da naj Austrian Airlines v zvezi z njegovim prevzemom s strani Lufthanse ne bi bil upravičen do financiranja.

(267) Komisija glede tega opozarja, da priglašeni ukrep pač predvideva, da Lufthansa prevzame Austrian Airlines, težave, s katerimi se srečuje Austrian Airlines, pa niso povezane z načrtovanim prevzemom. Avstrijski organi so poleg tega navedli, da naj bi zmanjšanje dolga Austrian Airlines („finančno prestrukturiranje“) pomenilo ceno, ki naj bi jo bila Lufthansa pripravljena sprejeti za prevzem po preglednem in odprtem ponudbenem postopku, in da prodaje brez tega ukrepa ne bi bilo.

(268) Komisija ugotavlja, da je v odločbah Avstrije o odobritvi sredstev in v sporazumih, ki sta jih podpisala ÖIAG in Lufthansa, določeno, da je prejemnik odobrenih sredstev Austrian Airlines, ne Lufthansa in da Austrian Airlines odobrena sredstva prejme v obliki dokapitalizacije. Glavni učinek odobritve sredstev je preživetje prestrukturiranega Austrian Airlines. Komisija še ugotavlja, da Austrian Airlines do konca prodaje ni del koncerna Lufthansa, tako da je vprašanje, ali bi Lufthansa z lastnimi sredstvi lahko finančno sanirala Austrian Airlines, nepomembno. Že samo sodelovanje med Lufthanso in Austrian Airlines tudi nima koncernske narave. Zato lahko Komisija sklepa, da Austrian Airlines ni del koncerna Lufthansa.

([39]) V skladu s sodno prakso naj bi to upoštevala, „če so lahko tisti vidiki pomoči, ki so morda v nasprotju z drugimi posebnimi določbami Pogodbe, razen členov 92 in 93, tako močno povezani s predmetom pomoči, da jih ni mogoče oceniti ločeno“ (glej sodbo Sodišča z dne 22. marca 1977 v zadevi 74/76, *Ianelli in Volpi* proti *Meroni*, Recueil, str. 557, in sodbo Sodišča z dne 15. junija 1993 v zadevi C-225/91, *Matra* proti *Komisiji*, Recueil, str. I-3203, točka 41).

(269) Torej lahko Komisija sklene, da je Austrian Airlines prejemnik pomoči.

(270) Druga zadeva, ki jo mora pojasniti Komisija, je, ali Austrian Airlines v skladu s Smernicami iz leta 2004 pride v poštev za prestrukturiranje. Komisija je do tega sklepa prišla že v odločbi o odobritvi pomoči za reševanje ([40]) in sklepu o sprožitvi postopka preiskave. Med postopkom preiskave ni odkrila elementov, ki bi dali povod za spremembo te ocene.

(271) Komisija lahko v zvezi s tem sklepa, da je Austrian Airlines podjetje v težavah v smislu Smernic iz leta 2004.

7.1.2 *Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja*

(272) Drugi pogoj (kot je navedeno v točki 35 Smernic iz leta 2004) je, da „[mora] načrt za prestrukturiranje, katerega trajanje mora biti čim krajše, […] obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru in na podlagi realističnih predvidevanj prihodnjih pogojev poslovanja".

(273) V nadaljevanju Smernic iz leta 2004 (točka 37) je navedeno, da „[mora] načrt […] zagotavljati preobrat, ki bo podjetju omogočil, da bo po zaključku prestrukturiranja vse svoje stroške krilo samo, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami. Pričakovan donos kapitala mora biti dovolj velik, da prestrukturiranemu podjetju omogoča samostojno konkuriranje na trgu".

(274) Komisija je ob sprožitvi postopka postavila vprašanja glede domnev, na katerih je temeljil predloženi načrt za prestrukturiranje. Postavila je tudi vprašanja glede prihrankov pri stroških in sinergij, na katere se nanaša načrt, glede na to, da Austrian Airlines in Lufthansa že intenzivno sodelujeta.

(275) Avstrija je glede dejstva, da Lufthansa in Austrian Airlines sodelujeta že v okviru Star Alliance, in glede njunega skupnega podjetja Komisiji sporočila informacije, na podlagi katerih je očitno, da je v primeru kapitalske udeležbe združevanje podjetij v letalskem sektorju v gospodarskem smislu precej večje, kar vodi k večjim prihrankom pri stroških kot v primeru partnerstev brez kapitalske udeležbe. Avstrija se sklicuje na strokovne študije, na podlagi katerih naj bi pri partnerstvih, v katerih se samo usklajujejo, dosegli približno 1,9-odstotni prihranek pri stroških, medtem ko naj bi skupno poslovanje vodilo do približno 5,6-odstotnega prihranka pri skupnih stroških. Nasprotno naj bi sodelovanje, ki naj bi bilo podprto s kapitalsko udeležbo, vodilo do približno 11,4-odstotnega prihranka pri stroških ([41]).

([40]) Glej opombo 8.
([41]) Glej opombo 27.

(276) Komisija opozarja, da načrt za prestrukturiranje temelji na okrepitvi prednosti, ki so rezultat zmanjšanja stroškov in sinergij, ki izhajajo iz vključitve letalskega prevoznika v koncern Lufthansa. V njem so predvideni zmanjšanje in novo dimenzioniranje flote, optimizacija izdelkov, ukrepi za znižanje stroškov in možnosti sinergije.

(277) […] Komisija ugotavlja, da je v poznejšem poslovnem načrtu Lufthanse, kolikor je mogoče, upoštevano poslabšanje položaja na svetovnem trgu letalskega prometa in zlasti na trgih Austrian Airlines v srednji in vzhodni Evropi. Lufthansa opozarja, da naj bi bile perspektive zaradi gospodarske krize v primerjavi z načrtom iz oktobra 2008 precej slabše.

(278) Lufthansa navaja, da naj bi bilo iz petletnega finančnega načrta (2009–2013) razvidno, da podjetje tako po „osnovnem scenariju" kot tudi po „realističnem" ter „pesimističnem scenariju" kratkoročno do srednjeročno […]. Lufthansa naj bi pričakovala […], da bo Austrian Airlines lahko kril amortizacijo, stroške lizinga letal in stroške obresti od […]. […].

(279) Lufthansa opozarja, da nekateri temeljni ukrepi […]. Meni, da naj bi se dolgoročna sposobnost preživetja Austrian Airlines lahko obnovila samo, če naj bi bilo mogoče spremenjeni načrt za prestrukturiranje in druge ukrepe za znižanje stroškov, o katerih se je treba še pogoditi, izvesti, kot je bilo predvideno, in bi se s tem lahko dosegli potrebni prihranki pri stroških.

(280) Poslovni načrt temelji na povprečnem menjalnem tečaju USD/EUR približno […] in povprečni ceni surove nafte […] na sodček v obdobju 2009–2013. V njem se domneva še, da […].

(281) Prihodki od letalskega prometa se bodo leta 2009 za […]. V načrtu je v nadaljevanju predviden letni […], v obsegu, v katerem si bodo trgi Austrian Airlines opomogli in bo sinergija donosa obrodila sadove. Podjetje naj bi […] pri prihodkih od letalskega prometa spet doseglo raven […].

(282) […] Tako se za koeficiente zasedenosti v obdobju od leta 2008 do leta 2010 računa […], kar naj bi se malce izboljšalo šele od […]. Tudi povprečni prihodki na število potnikov na kilometer se bodo leta 2009 predvidoma za […].

(283) […] ([42]).

(284) Načrt zaradi združitve Austrian Airlines in Lufthanse obsega sinergijo donosa v višini […] EUR in sinergijo stroškov v višini […] EUR, ki naj bi bili doseženi od […].

([42]) […].

(285) Tretjina sinergije donosa sestoji iz […], druga tretjina iz […] in tretja tretjina iz […].

(286) […]

(287) Glede zaposlenih je predvideno […]. Gospodarska organizacija Austrian Airlines ima trenutno […] zaposlenih, od tega […] v Avstriji. Lufthansa predvideva […]. To pomeni, da […]. Poleg tega je v načrtu za prestrukturiranje predvidena tudi prilagoditev […], saj so te zmogljivosti vključene v koncern Lufthansa. Ta prilagoditev bi povzročila […] ([…]). Načrtovane so manjše spremembe v drugih delih poslovanja, na primer pri […]. Ti ukrepi se bodo v obdobju od konca leta 2008 do leta 2013 zmanjšali na […].

(288) Skupni izredni stroški v višini […] milijonov EUR, načrtovani za Austrian Airlines v obdobju 2009–2013, vključujejo stroške […].

Preglednica 12

EBIT pred izrednimi postavkami v obdobju 2008–2013, po domnevah Lufthanse

(v milijonih EUR)

EBIT pred izrednimi postavkami	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(289) EBIT podjetja (dobiček pred obrestmi in davki) pred izrednimi postavkami bo na podlagi izračunov […].

(290) Vendar Lufthansa opozarja, da je Austrian Airlines zaradi velikih obrestovanih finančnih in pokojninskih obveznosti obremenjen z letnimi stroški obresti v višini približno […] EUR. Prag čistega dobička bo dosežen […].

(291) Komisija mora presoditi, ali Austrian Airlines lahko v predpisanem roku uspešno konča prestrukturiranje. […]

(292) Austrian Airlines naj bi na podlagi spremenjenega načrta lahko precej znižal stroške. Zaradi tega velikega znižanja stroškov naj bi podjetje v povezavi z […] postalo dovolj prilagodljivo, da bi lahko napredovalo pri doseganju ciljev.

(293) Zato Komisija meni, da bi moral biti Austrian Airlines sposoben uspešno končati prestrukturiranje do leta 2015. Komisija v zvezi s tem meni, da datuma začetka izvajanja programa „Go4Profit“ ne bi smeli šteti kot datum začetka prestrukturiranja. Prej se zdi, da ukrepi, sprejeti v okviru programa „Go4Profit“, čeprav so znižali stroške Austrian Airlines, niso zadostovali za prestrukturiranje podjetja in so bili pripravljeni v povezavi s scenarijem samostojnosti.

(294) Komisija mora preveriti še, ali so domneve, na katerih temelji načrt za prestrukturiranje, v danih okoliščinah primerne ter ali so napovedi in predvidevanja skladni z zahtevami Smernic. V Smernicah iz leta 2004 (točka 35) je v zvezi s tem navedeno: „Načrt mora biti z vsemi potrebnimi podrobnostmi predložen Komisiji in mora vsebovati tudi tržno raziskavo. Izboljšanje sposobnosti preživetja mora biti v glavnem posledica notranjih ukrepov v načrtu za prestrukturiranje; lahko temelji na zunanjih dejavnikih, kot so spremembe cen in povpraševanja, na katere podjetje nima velikega vpliva, vendar samo, če so tržna predvidevanja splošno potrjena.“

(295) Komisija v zvezi s tem meni, da poslovni načrt, predložen aprila 2009, obsega realistične negativne napovedi. Domneve glede cene goriva, menjalnih tečajev, obsega prometa in razvoja trga, ki jih je Lufthansa predložila Komisiji, so verjetne in zato se zdijo napovedi iz načrta za prestrukturiranje glede napredka pri skupnem rezultatu Austrian Airlines ob upoštevanju posledic gospodarske krize na letalski sektor verodostojne. Komisija ugotavlja, da je verjetneje, da bo podjetje dolgoročno sposobno preživeti pod nadzorom novega zasebnega lastnika, tako da je v tem smislu prodaja dejansko glavni vidik prestrukturiranja Austrian Airlines.

(296) Komisija glede na zgoraj navedene dejavnike meni, da bo Austrian Airlines od leta 2015 spet lahko dosegel dolgoročno sposobnost preživetja, predvideno v poslovnem načrtu za obdobje 2009–2015. Sposobnost preživetja bo torej obnovljena v obdobju prestrukturiranja približno šestih let, kar se zdi Komisiji primerno obdobje.

7.1.3 *Višina lastnega prispevka*

(297) V Smernicah iz leta 2004 (točka 43) je glede višine lastnega prispevka določeno, da „[bodo] upravičenci do pomoči […] morali prispevati pomemben delež k načrtu za prestrukturiranje iz lastnih virov, tudi prodajo sredstev, ki niso bistvenega pomena za preživetje podjetja, ali iz zunanjega financiranja pri tržnih pogojih. Takšen prispevek kaže, da trgi verjamejo, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti. Takšen prispevek mora biti realen, tj. dejanski, izključevati mora vse pričakovane prihodnje dobičke, kot je denarni tok, in mora biti čim višji." V Smernicah je navedeno, katero višino lastnega prispevka je običajno treba šteti za primerno. Pri podjetju velikosti Austrian Airlines bi moral biti ta znesek 50 %. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da v skladu s Smernicami iz leta 2004 (točka 18) katera koli posebna pravila za podjetja v težavah v zadevnem sektorju, vključno s pravili za letalski sektor, ostanejo nespremenjeno v veljavi.

(298) Avstrijski organi so v zvezi s tem trdili, da v Smernicah za letalski sektor iz leta 1994, ki naj bi pomenile lex specialis za državne pomoči letalskim prevoznikom, ni določen lastni finančni prispevek v določeni višini. Vendar so pozneje menili, da naj bi bila ta zahteva v vsakem primeru izpolnjena in naj bi lastni finančni prispevek presegal 50 % potrebnih stroškov za prestrukturiranje.

(299) Avstrijski organi navajajo, da naj bi bili skupni stroški prestrukturiranja […] EUR, lastni finančni prispevek Austrian Airlines in Lufthanse pa, glede na to, da odobrena državna pomoč Avstrije znaša 500 milijonov EUR, približno […] milijonov EUR, torej 55,5 % skupne vsote.

(300) Informacije, ki jih je sporočila Lufthansa, so malce drugačne. Lufthansa navaja, da naj bi bili skupni stroški prestrukturiranja […] milijonov EUR. Ker odobrena sredstva Avstrije skladno s tem prav tako znašajo 500 milijonov EUR, naj bi bil lastni finančni prispevek Austrian Airlines in Lufthanse približno […] milijonov EUR, torej 67 % skupne vsote.

(301) Tako Avstrija kot Lufthansa navajata, da naj bi morala Lufthansa zmanjšati dolgove, da bi lahko ohranila delež lastnega kapitala v koncernu na prejšnji ravni, ker naj bi bila stopnja dolga Austrian Airlines višja kot stopnja dolga Lufthanse. Skupne neto obveznosti Austrian Airlines (brez pomoči za reševanje v višini 200 milijonov EUR, ki jo je treba po koncu prevzema vrniti) znašajo približno […] EUR. Po delnem vračilu s pomočjo injekcije v višini 500 milijonov EUR ostanejo neto obveznosti v višini […] milijonov EUR. Lufthansa prevzema Austrian Airlines s temi obveznostmi. To je enako […]. Razlika do stopnje dolga Lufthanse […] je […] EUR. Vendar trenutno ni jasno, kako in kdaj bodo plačani dolgovi Austrian Airlines.

(302) Če bo ta znesek učinkovito plačan Austrian Airlines v obliki kapitalske injekcije Lufthanse, se Komisija lahko strinja, da je ta znesek lastni prispevek. Sam prevzem dolgov Austrian Airlines in njegov vpliv na zaključni račun koncerna Lufthansa pa ne bi pomenila lastnega prispevka. Komisija ugotavlja, da dobimo zneske v višini […], če ne upoštevamo tega elementa kot stroškov za prestrukturiranje in kot lastnega prispevka.

(303) Za kumulirane poslovne izgube Austrian Airlines v obdobju 2009–2013, navedene v preglednici 12, je bila na vrednost kapitala (NPV) […] EUR z diskontno stopnjo 9,7 % diskontirana skupna vsota […] EUR. Komisija se lahko strinja, da je ta znesek, ki ga je Lufthansa prispevala v gotovini, lastni prispevek k načrtu za prestrukturiranje.

(304) Komisija se glede nekaterih drugih stroškov, kot so stroški za vključitev za dosego letnih sinergijskih učinkov ([…] EUR), tekoči dodatni stroški za prestrukturiranje od prodaje decembra 2008 ([…] EUR) in stroški transakcije ([…] EUR), strinja, da so del stroškov za prestrukturiranje. Te stroške nosi Lufthansa.

(305) Komisija ni pripravljena šteti stroškov programa „Go4Profit" v višini […] EUR kot dopustne stroške, saj so nastali pred začetkom izvajanja načrta za prestrukturiranje. Podobno velja za višje stroške refinanciranja zaradi finančne krize v višini […] EUR, ki so jih avstrijski organi navedli kot postavko stroškov Lufthanse za prestrukturiranje; Komisija ugotavlja, da Lufthansa ni navedla teh stroškov in da so to običajni stroški poslovanja.

(306) Komisija v spodnji preglednici povzema oceno različnih postavk stroškov za prestrukturiranje.

Preglednica 13

Stroški za prestrukturiranje Austrian Airlines

Ukrep	Pripombe Avstrije	Pripombe Lufthanse	Ocena Komisije
Prispevek ÖIAG za zmanjšanje neto obveznosti	500 milijonov EUR 0-odstotni lastni prispevek	500 milijonov EUR 0-odstotni lastni prispevek	500 milijonov EUR 0-odstotni lastni prispevek
Znižanje stopnje dolga na raven Lufthanse	[…]	[…]	[…]
Stroški programa „Go4Profit“	[…]	[…]	[…]
Dodatni ukrepi za prestrukturiranje, uvedeni decembra 2008	[…]	[…]	[…]
Stroški vključitve glede na ustvarjanje potrebnih sinergij	[…]	[…]	[…]
Stroški svetovanja/transakcij	[…]	[…]	[…]
Višji stroški refinanciranja zaradi finančne krize	[…]	[…]	[…]
Vrednost kapitala (NPV) kumuliranih izgub poslovanja	[…]	[…]	[…]
Stroški za prestrukturiranje skupaj	[…]	[…]	[…]
Višina lastnega prispevka	EUR […] (56 %)	EUR […] (67 %)	EUR […] (64 %) EUR […] (52 %)

(307) Komisija je na podlagi zgoraj navedenega ugotovila, da bodo skupni stroški prestrukturiranja približno […] milijonov EUR (ali […] EUR, če Lufthansa ne bo zmanjšala dolgov Austrian Airlines za […] EUR), pri čemer je lastni prispevek (ki ga Austrian Airlines in/ali Lufthansa prispevata skupaj ali posamično) […] EUR (ali […] EUR). To je 64 % (ali 52 %) stroškov prestrukturiranja. Zato lahko Komisija sklepa, da je zahteva po zadostnem lastnem prispevku k stroškom prestrukturiranja v obravnavanem primeru izpolnjena.

7.1.4 *Omejitev pomoči na najnižjo vsoto*

(308) V Smernicah iz leta 2004 (točka 43) je navedeno: „Količina in intenzivnost pomoči morata biti omejeni na najnižjo vsoto stroškov, potrebnih za prestrukturiranje, ob upoštevanju obstoječih finančnih virov podjetja, njegovih delničarjev ali poslovne skupine, v katero podjetje spada. Pri takšni oceni se upošteva kakršna koli predhodno dodeljena pomoč za reševanje.“ Komisija meni, da je ta pogoj izpolnjen.

(309) Stroški prestrukturiranja znašajo, kot je navedeno zgoraj, […] EUR, medtem ko je znesek pomoči omejen na 500 milijonov EUR. Tako Avstrija kot Lufthansa sta navedli, da naj bi bil znesek 500 milijonov EUR najnižji znesek, potreben za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja Austrian Airlines. Brez neposrednih nepovratnih sredstev, ki naj bi se uporabila za zmanjšanje obveznosti Austrian Airlines, naj Lufthansin prevzem podjetja ne bi bil ekonomsko vzdržen.

(310) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je znesek 500 milijonov EUR kot negativna najnižja cena, ki jo je bila Lufthansa pripravljena sprejeti, rezultat javnega razpisa. Komisija še ugotavlja, da se bo zadevni znesek uporabil izključno za zmanjšanje prevelikega dolga Austrian Airlines in Austrian Airlines zaradi njega ne bo imel presežka denarnih sredstev.

(311) Komisija meni, da je ta znesek sprejemljiv in ob primerjavi ustreznih stroškov ugotavlja, da ni dodeljena prevelika pomoč. Glavni delež sredstev za prestrukturiranje bosta zagotovila Austrian Airlines in/ali Lufthansa iz lastnih sredstev.

7.1.5 *Izravnalni ukrepi*

(312) V Smernicah iz leta 2004 (točka 38) je navedeno še: „Treba je sprejeti ukrepe (‚izravnalni ukrepi‘), ki bodo čimbolj zmanjšali škodljive učinke na pogoje poslovanja, tako da bodo manjši od želenih pozitivnih učinkov. V nasprotnem primeru bo pomoč‚v nasprotju s skupnimi interesi‘ in zato nezdružljiva s skupnim trgom.“

(313) V nadaljevanju (točka 39) je navedeno: „Ti ukrepi lahko vsebujejo prenos sredstev, zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu in zmanjševanje vstopnih ovir na zadevnih trgih. Pri presojanju ustreznosti ukrepov bo Komisija upoštevala strukturo trga in pogoje konkurence in s tem preprečila, da bi kateri od teh ukrepov povzročil poslabšanje strukture trga […].“

(314) Tako Avstrija kot Lufthansa sta glede zahteve po ustreznih izravnalnih ukrepih v smislu Smernic iz leta 2004 in Smernic za letalski sektor iz leta 1994 trdili, da naj bi bila podlaga za oceno ukrepov za preprečevanje izkrivljanja konkurence točka 38(3) Smernic za letalski sektor iz leta 1994, na podlagi katere mora program za prestrukturiranje obsegati zmanjšanje zmogljivosti, če je to potrebno za obnovo finančne sposobnosti preživetja in/ali v skladu s položajem na trgu.

(315) Avstrijski organi in Lufthansa so navedli, da imajo Smernice za letalski sektor iz leta 1994, ker so v primerjavi s Smernicami iz leta 2004 lex specialis, prednost pred temi Smernicami. To naj bi izhajalo iz točke 18 Smernic iz leta 2004, na podlagi katere katera koli posebna pravila za podjetja v težavah v zadevnem sektorju ostanejo nespremenjeno v veljavi. Izravnalni ukrepi, ki bi presegali že načrtovane ukrepe v postopku prestrukturiranja, naj ne bi bili potrebni niti zaradi obnove finančne sposobnosti preživetja niti zaradi položaja na trgu.

(316) Komisija glede te utemeljitve meni, da je v obravnavanem primeru v skladu s položajem na trgu dejansko potrebno dodatno zmanjšanje zmogljivosti. Komisija se ne strinja s trditvijo, da bi morali biti edini kazalniki presežne zmogljivosti, ki bi jih morala upoštevati, nezadostni koeficienti zasedenosti in/ali pogost umik udeležencev na trgu ter pomanjkanje spodbud za nove vstope na trg. Komisija v zvezi s tem opozarja, da Austrian Airlines od leta 2006 izvaja ukrepe za znižanje stroškov in prestrukturiranje v okviru programa „Go4Profit“ in ta program ni obnovil sposobnosti preživetja podjetja. Austrian Airlines je v preteklosti posloval z izgubo, trenutno posluje z izgubo in bo tudi srednjeročno posloval z izgubo, tako da bi moral znižati osnovne stroške in opustiti ali zmanjšati zmogljivosti na nedonosnih področjih trgov, ki jih upravlja.

(317) V točki 40 Smernic iz leta 2004 je določeno: „Stopnjo zmanjševanja je treba ugotoviti za vsak primer posebej. Komisija bo ugotovila obseg potrebnih ukrepov na podlagi tržne raziskave, priložene načrtu za prestrukturiranje, in, kjer je to primerno, tudi na podlagi kakršnih koli drugih informacij, ki so na voljo Komisiji, vključno z informacijami, ki so jih predložile zainteresirane stranke.“

(318) Avstrijski organi so navedli, da naj bi Austrian Airlines leta 2006 uvedel program za prestrukturiranje „Go4Profit“, s katerim naj bi zmanjšal velikost flote in opustil vrsto letov na dolge proge. Zmogljivost na letih na dolge proge naj bi se zmanjšala za približno […]. Število zaposlenih naj bi se zmanjšalo za […] delovnih mest ali približno […] in flota za […] letal.

(319) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je bil program „Go4Profit“ uveden leta 2006 in se je nadaljeval leta 2007. Skladno s tem ga dejansko ni mogoče šteti za načrt, vseskozi povezan z ukrepi, priglašenimi decembra 2008 in spremenjenimi aprila 2009. Komisija bo zato in iz razlogov, navedenih v točki 293, kot izravnalne ukrepe upoštevala samo zmanjšanja zmogljivosti od leta 2008.

(320) Leta 2008 se je zmogljivost rednih povezav zmanjšala za približno […] in zmogljivost čarterskih letov za […], kar v primerjavi z letom prej pomeni skupno zmanjšanje števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov […].

(321) Lufthansa je v načrtu za prestrukturiranje, priglašenemu decembra 2008, predvidela, […].

(322) Poleg tega so bili v začetku leta 2009 sprejeti nadaljnji ukrepi za prestrukturiranje, ki so povzročili dodatno zmanjšanje zmogljivosti rednih povezav (s črtanjem prog in redčenjem povezav) za […] in čarterskih letov za […]. Posledica tega je bilo zmanjšanje števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov v letu 2008/2009 za skupno […]. Vendar je treba pripomniti, da načrt za prestrukturiranje temelji na domnevi, da se bo razvoj trga leta 2010 spremenil in se bodo zmogljivosti povečale.

(323) Avstrijski organi so kot izravnalni ukrep ponudili, da začne Austrian Airlines (vključno s hčerinskimi družbami) v začetku leta 2008 zmanjševati skupno število ponujenih sedežev oziroma kilometrov in ga do 31. decembra 2010 zmanjša za 15 % (podlaga za primerjavo je skupno število ponujenih sedežev oziroma kilometrov v poslovnem letu 2007). To vključuje večje zmanjšanje čarterskih letov, s tem da bi se število ponujenih sedežev oziroma kilometrov do konca leta […] v primerjavi z […] zmanjšalo za […].

(324) Rast števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov bo poleg tega – in v skladu z zahtevami Komisije – po letu 2010 omejena na povprečno stopnjo rasti, ugotovljeno za letalske prevoznike, člane Association of European Airlines (Združenje evropskih letalskih prevoznikov); ta omejitev bo veljavna do konca leta 2015 ali dokler Austrian Airlines ne doseže uravnoteženega EBIT, če se bo to zgodilo pred koncem leta 2015.

(325) Komisiji je treba vsako leto najpozneje do konca marca leta, ki sledi letu, o katerem se poroča, predložiti poročila, da lahko nadzoruje upoštevanje te zgornje meje za povečanje zmogljivosti.

(326) Komisija opaža, da je gospodarska dejavnost trga letalskega prometa v začetku leta 2009 sicer precej upadla, vendar je treba zmanjšanja zmogljivosti in zgornjo mejo rasti ocenjevati skozi celotno obdobje, v katerem veljajo, pri čemer je treba možnost, da si bo trg opomogel, upoštevati od leta 2010, kar naj bi se izrazilo v dodatnem zmanjšanju tržnega deleža letalskega prevoznika. Komisija še opaža, da se bo flota v obdobju načrtovanega prestrukturiranja z 98 letal leta 2008 zmanjšala na […] letal leta 2011. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da […].

(327) Komisija poleg tega meni, da je treba zaradi tesne povezave med državno pomočjo, povezano s prodajo udeležbe Avstrije v poslovni skupini Austrian Airlines, ter združitvijo Lufthanse in Austrian Airlines izravnalne ukrepe, obravnavane v povezavi z državno pomočjo, ocenjevati ob upoštevanju izravnalnih ukrepov, predlaganih v okviru tekočega postopka nadzora združevanja ([43]).

(328) Lufthansa in Austrian Airlines sta v okviru vzporedne odločbe o nadzoru združevanja ponudila nekatere izravnalne ukrepe, kot na primer nadaljnje dodeljevanje slotov na različnih letališčih, katerih zmogljivosti so že izkoriščene, da bi enemu ali več novim udeležencem trga omogočila upravljanje nove ali dodatne konkurenčne letalske povezave. Skladno s tem se Lufthansa, Austrian Airlines in njune hčerinske družbe zavezujejo, da bodo v skladu s posebnim postopkom dale na razpolago slote ([44]) na letališčih Dunaj, Stuttgart, Köln, München, Frankfurt in Bruselj na progah, glede katerih ima Komisija pomisleke v zvezi s konkurenco ([45]) (v nadaljnjem besedilu: ugotovljene povezave med mesti).

(329) Število slotov, ki jih je treba dati na razpolago, naj bi enemu novemu letalskemu prevozniku ([46]) omogočilo, da na ugotovljenih povezavah med mesti leti z naslednjo pogostostjo:

— Dunaj–Stuttgart: do tri (3) povezave na dan,

— Dunaj–Köln/Bonn: do tri (3) povezave na dan, vendar ne več kot 18 povezav na teden,

— Dunaj–München: do štiri (4) povezave na dan,

— Dunaj–Frankfurt: do pet (5) povezav na dan,

— Dunaj–Bruselj: do štiri (4) povezave na dan, vendar ne več kot 24 povezav na teden.

(330) Ti izravnalni ukrepi bodo omogočili pravočasen in verjeten vstop ali razširitev konkurenčnih podjetij na zadevnih progah in zato prizadeli položaj združenega podjetja na trgu.

(331) Komisija glede na zgornje navedbe meni, da so izravnalni ukrepi, predlagani v odločbi o nadzoru združevanja, in sicer predlagano zmanjšanje zmogljivosti v povezavi z omejitvijo rasti po letu 2010, v posebnih okoliščinah obravnavanega primera, če ju obravnavamo skupaj, zadostna izravnalna ukrepa za preprečevanje izkrivljanj trga, povezanih z restrukturiranjem.

7.1.6 *Dodatni pogoji in obljube*

(332) Komisija lahko v skladu s točko 46 Smernic iz leta 2004 in točko 40 (drugi stavek) Smernic za letalski sektor iz leta 1994 poleg izravnalnih ukrepov določi kakršne koli pogoje in obveznosti, da se prepreči, da bi pomoč izkrivila konkurenco v tolikšni meri, ki bi bila v nasprotju s skupnim interesom.

(333) Komisija, kot je bilo že navedeno, opaža, da Republika Avstrija vzdržuje številne dvostranske sporazume o letalskih prevozih z nekaterimi tretjimi državami, v katerih poimenovanje Skupnosti ni priznano.

(334) Prevelika večina dvostranskih sporazumov o letalskih prevozih s tretjimi državami že vsebuje določbo o poimenovanju Skupnosti, in to na podlagi dvostranskih pogajanj ali horizontalnega sporazuma. Avstrijski organi so v zvezi s tem zaradi obveznosti, ki jih imajo na podlagi prava Skupnosti, obljubili, da bodo odpovedali sporazume ali se o njih pogajali na novo v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 847/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozih med državami članicami in tretjimi državami ([47]).

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

([44]) To je dovoljenje, izdano letalskemu prevozniku, da lahko določene dni in ob določenih urah za vzlete ali pristanke uporablja infrastrukturo določenega letališča.

([45]) Komisija ima te pomisleke glede povezav med naslednjimi mesti: Dunaj–Stuttgart, Dunaj–Köln, Dunaj–München, Dunaj–Frankfurt in Dunaj–Bruselj.

([46]) Opredeljen kot „vsaka letalska družba ali letalske družbe, ki so člani iste zveze (razen strank, ki se združujeta, in vključno z vsemi letalskimi družbami, ki jih nadzorujeta), ki posamezno ali združeno pod skupno oznako ponujajo nove ali dodatne konkurenčne letalske storitve“.

([47]) UL L 157, 30.4.2004, str. 7.

(335) Komisija je bila med preiskavo opozorjena na to, da ima Austrian Airlines v lasti 51-odstotni delež Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) Komisija meni, da bi ta odnos lahko povzročil težave, saj je v Uredbi (ES) 793/2004 ([48]) („Uredba EU o slotih") določeno (člen 4): „Država članica, odgovorna za letališče z usklajevanim redom letenja ali koordinirano letališče, zagotovi: (a) da na letališču z usklajevanim redom letenja usklajevalec reda letenja deluje v skladu s to uredbo neodvisno, nevtralno, nediskriminatorno in transparentno; (b) neodvisnost koordinatorja na koordiniranem letališču tako, da se koordinator funkcionalno loči od katere koli posamezne zainteresirane stranke. Sistem financiranja koordinatorjevih dejavnosti mora biti tak, da zagotavlja neodvisni status koordinatorja; (c) da koordinator deluje v skladu s to uredbo nevtralno, nediskriminatorno in transparentno."

(337) Komisija meni, da funkcionalna delitev med drugim pomeni, da koordinator deluje neodvisno od organa za upravljanje letališča, ponudnika storitev ali katerega koli letalskega prevoznika, ki uporabljajo zadevno letališče, da od navedenih ne prejema navodil niti ni zavezan, da jim poroča. Komisija poleg tega meni, da je treba sistem financiranja koordinatorjevih dejavnosti oblikovati tako, da je koordinator finančno neodvisen od katere koli posamezne stranke, ki jo njegove dejavnosti neposredno zadevajo ali ima interese v zvezi z njegovimi dejavnostmi. Koordinator mora zato imeti ločena finančna poročila in proračune ter pri financiranju svojih dejavnosti ne sme biti odvisen le od organa za upravljanje letališča, ponudnika storitev ali posameznega letalskega prevoznika.

(338) Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da so avstrijski organi obljubili, da bo Austrian Airlines uvedel postopek za zmanjšanje svoje udeležbe v SCA na 25 % in da Flughafen Wien AG, ki ima trenutno v lasti 40-odstotni delež SCA, po tem postopku restrukturiranja ne bo večinski lastnik SCA. Zmanjšana udeležba Austrian Airlines v SCA v skladu z avstrijskim pravom družb ne bo pomenila bistvene manjšine, ki lahko prepreči sprejetje nekaterih sklepov. Zmanjšanje mora biti končano do konca poletne letalske sezone IATA 2009. Komisija opozarja, da bi morala imeti deleže, da se zaščiti neodvisnost koordinatorja slotov, v lasti tretja oseba, neodvisna od Austrian Airlines in Flughafen Wien AG.

7.1.7 *Načelo o enkratni pomoči*

(339) Komisija je ob sprožitvi postopka ugotovila, da je Austrian Airlines prejel pomoč za reševanje, ki jo je odobrila Komisija. Ugotovila je še, da niti Austrian Airlines niti nobeno drugo podjetje v tej poslovni skupini v preteklosti ni prejel pomoči za prestrukturiranje.

(340) Komisija spominja, da v skladu z odločbo o pomoči za reševanje z dne 19. januarja 2009 pomoč za reševanje (ki je bila odobrena v obliki 100-odstotnega poroštva za posojilo v višini 200 milijonov EUR) preneha, ko Komisija sprejme dokončno mnenje (s sprejetjem obravnavane odločbe) o prodajnem postopku/načrtu za prestrukturiranje, ki so ga priglasili avstrijski organi. ([49])

(341) Republika Avstrija je poleg tega obljubila, da Austrian Airlines ali podjetju, ki je član poslovne skupine Austrian Airlines, deset let po odobritvi pomoči za reševanje ali koncu obdobja prestrukturiranja ne bo odobrila nobenih nadaljnjih pomoči za reševanje ali prestrukturiranje –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Pomoč za prestrukturiranje, ki jo je Avstrija odobrila Austrian Airlines, je ob upoštevanju pogojev in obveznosti, navedenih v členu 2, v skladu s členom 87(3)(c) Pogodbe ES združljiva s skupnim trgom, če bo načrt za prestrukturiranje, priglašen Komisiji, izveden v celoti.

Člen 2

1. Avstrija sprejme potrebne ukrepe, da bo Austrian Airlines pred koncem leta 2010 zmanjšal skupno število ponujenih sedežev oziroma kilometrov za 15 % glede na število iz januarja 2008. Nato bo povečanje zmogljivosti Austrian Airlines omejeno na povprečno stopnjo povečanja, ugotovljeno za letalske prevoznike, člane Association of European Airlines. Ta zgornja meja velja do konca leta 2015 ali dokler Austrian Airlines ne doseže uravnoteženega EBIT (prag donosnosti), če se to zgodi prej.

2. Avstrija sprejme potrebne ukrepe, da bo Austrian Airlines svojo udeležbo v Schedule Coordination Austria GmbH do 30. septembra 2009 zmanjšal na 25 % in da niti Flughafen Wien AG niti nobena druga stranka, ki jo obvladujeta Austrian Airlines ali Flughafen Wien AG, ne bo večinski lastnik Schedule Coordination Austria po tem postopku restrukturiranja.

3. Avstrija sprejme potrebne ukrepe, da bodo upoštevani pogoji iz odločbe o združevanju v zadevi COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines.

([48]) Glej opombo 28.

([49]) Glej uvodno izjavo 15.

4. Avstrija odpove dvostranske sporazume o letalskih prevozih, ki ne vsebujejo določbe o poimenovanju Skupnosti, ali se o njih na novo pogaja v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 847/2004. Avstrija obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih je sprejela za zagotovitev skladnosti takih sporazumov s pravom Skupnosti glede priznavanja poimenovanja Skupnosti.

5. Avstrija Komisiji do 31. decembra 2009 predloži poročilo o napredku in upravljanju načrta za prestrukturiranje ter o sprejetih ukrepih, s katerimi se je zmanjšala udeležba Austrian Airlines v Schedule Coordination Austria GmbH. Avstrija do 31. aprila 2010 sporoči, kateri ukrepi so bili sprejeti za izvajanje člena 2(4). Avstrija Komisiji vsako leto do leta 2015 predloži letna poročila o izvajanju načrta za prestrukturiranje in o stopnjah povečanja zmogljivosti.

Člen 3

Ta odločba je naslovljena na Republiko Avstrijo.

V Bruslju, 28. avgusta 2009

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik