

## IV

(Πράξεις εγκριθείσες, πριν από την 1η Δεκεμβρίου 2009, δυνάμει της συνθήκης ΕΚ, της συνθήκης ΕΕ και της συνθήκης Ευρατόμ)

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Αυγούστου 2009

σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 6/09 (πρώην N 663/08) — Αυστρία Austrian Airlines — Σχέδιο αναδιάρθρωσης

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2009) 6686]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2010/137/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

αφού κάλεσε τους άμεσα ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα προαναφερθέντα άρθρα (1),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολή της 11ης Φεβρουαρίου 2009 η Επιτροπή κοινοποίησε στη Δημοκρατία της Αυστρίας την απόφασή της να κινήσει βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ τη διαδικασία για με την πώληση των μεριδίων του αυστριακού κράτους στον όμιλο επιχειρήσεων Austrian Airlines.
- (2) Στις 11 Μαρτίου 2009 η Αυστρία κοινοποίησε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας.
- (3) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (2). Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να διατυπώσουν τις απόψεις τους αναφορικά με τα μέτρα εντός ενός μηνός από τη δημοσίευση.
- (4) Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων. Κοινοποίησε στην Αυστρία τις εν λόγω παρατηρήσεις μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στις 15 Απριλίου 2009. Στην Αυστρία δόθηκε η δυνατότητα να εκφράσει τις απόψεις της σε σχέση με τις εν λόγω παρατηρήσεις. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Αυστρίας μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στις 8 Μαΐου 2009.

- (5) Κατόπιν αιτήματος της Αυστρίας πραγματοποιήθηκαν συνεδριάσεις στις 7 Μαΐου 2009 και στις 18 Μαΐου 2009. Μετά τις εν λόγω συνεδριάσεις διαβιβάστηκαν οι πρόσθετες πληροφορίες που είχαν ζητηθεί από την Επιτροπή, στις 22 Μαΐου 2009 και στις 18 Ιουνίου 2009 αντίστοιχα.

## 2. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

## 2.1. Ιστορικό του ελέγχου

- (6) Ο όμιλος επιχειρήσεων Austrian Airlines (στο εξής «Austrian Airlines») αποτελείται από τρεις επιχειρήσεις: την Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, μια αεροπορική εταιρεία που λειτουργεί βάσει δικτύου πτήσεων που ιδρύθηκε το 1957, την Tiroler Luftfahrt GesmbH (στο εξής «Tiroler Luftfahrt»), μια περιφερειακή θυγατρική εταιρεία που ιδρύθηκε το 1978 και την Lauda Air Luftfahrt GmbH (στο εξής «Lauda Air»), μια εταιρεία ναυλωμένων πτήσεων που ιδρύθηκε το 1979. Η Austrian Airlines έχει την έδρα της στη Βιέννη και πραγματοποιεί αεροπορικές μεταφορές με κομβικά σημεία το διεθνές αεροδρόμιο της Βιέννης και το αεροδρόμιο του Innsbruck. Η Austrian Airlines είναι μέλος της Star Alliance.
- (7) Το αυστριακό κράτος ελέγχει μέσω της κρατικής εταιρείας χαρτοφυλακίου, της Österreichische Industrieholding AG (στο εξής «ÖIAG»), το 41,56 % των μεριδίων της Austrian Airlines. Η ÖIAG είναι ο μεγαλύτερος μέτοχος.
- (8) Δεδομένης της προβληματικής – και συνεχώς επιδεινούμενης – οικονομικής κατάστασης στην οποία βρίσκεται ο όμιλος επιχειρήσεων Austrian Airlines εδώ και μερικά χρόνια (βλέπε απόφαση της Επιτροπής της 19ης Ιανουαρίου 2009 για την κρατική ενίσχυση NN 72/08, Austrian Airlines – Ενίσχυση διάσωσης (3), η αυστριακή ομοσπονδιακή κυβέρνηση εξέδωσε στις 12 Αυγούστου 2008 εντολή ιδιωτικοποίησης με την οποία εξουσιοδοτούσε την ÖIAG να πωλήσει όλα τα μερίδια που κατείχε στην Austrian Airlines. Στις 29 Οκτωβρίου 2008 η ισχύς της εντολής παρατάθηκε έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008.

(1) ΕΕ C 57 της 11.3.2009, σ. 8.

(2) Βλέπε υποσημείωση 1.

(3) Δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

- (9) Η ÖIAG δημοσίευσε στις 13 Αυγούστου 2008 ανακοινώσεις στον αυστριακό και διεθνή Τύπο <sup>(4)</sup>, με τις οποίες καλούσε τους πιθανούς επενδυτές να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους για την αγορά των μεριδίων της ÖIAG στην Austrian Airlines. Η διαδικασία εκδήλωσης ενδιαφέροντος ολοκληρώθηκε στις 24 Αυγούστου 2008. Συνολικά δώδεκα επενδυτές εκδήλωσαν ενδιαφέρον.
- (10) Στις 28 Αυγούστου 2008 ανακοινώθηκε στους υποψήφιους επενδυτές ότι έπρεπε να υποβάλουν έως τις 12 Σεπτεμβρίου 2008 σχέδιο εξαγοράς. Το σχέδιο έπρεπε να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τον προσφέροντα, στρατηγικό σχέδιο για το μέλλον της Austrian Airlines, πρόταση για τη δομή της συναλλαγής, πληροφορίες για τη σχεδιαζόμενη χρηματοδότηση, καθώς και ορισμένες επιπρόσθετες πληροφορίες σχετικά με το περιεχόμενο της σύμβασης (ασφάλειες, εγγυήσεις). Τελικώς, υπεβλήθησαν μόνο τρία σχέδια εξαγοράς <sup>(5)</sup>.
- (11) Στις 16 Σεπτεμβρίου 2008 οι εναπομένοντες τρεις προσφέροντες κλήθηκαν να υποβάλουν τελική προσφορά, χωρίς μνεία της τιμής αγοράς, έως τις 21 Οκτωβρίου 2008 και την τελική προσφορά τους, με αναγραφή της τιμής αγοράς, έως τις 24 Οκτωβρίου 2008.
- (12) Στις 21 Οκτωβρίου 2008 η Deutsche Lufthansa AG (στο εξής «Lufthansa») ήταν ο μοναδικός προσφέρων που υπέβαλε προσφορά, συμπεριλαμβανομένης μιας σύμβασης και ενός στρατηγικού σχεδίου χωρίς αναγραφή τιμής, όπως προβλεπόταν. Στις 24 Οκτωβρίου 2008 η Lufthansa υπέβαλε δεσμευτική προσφορά με αναγραφή της τιμής την οποία ήταν διατεθειμένη να καταβάλει για τα μερίδια της ÖIAG στην Austrian Airlines.
- (13) Στις 24 Οκτωβρίου 2008 υπέβαλε προσφορά και η S7[...] <sup>(\*)</sup> Η Air France/KLM δεν υπέβαλε ουδεμία προσφορά <sup>(6)</sup>.
- (14) Η συναλλαγή εγκρίθηκε από το εποπτικό συμβούλιο της Deutsche Lufthansa AG στις 3 Δεκεμβρίου 2008 και από το εποπτικό συμβούλιο της ÖIAG στις 5 Δεκεμβρίου 2008.
- (15) Στο τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης η Lufthansa υπό την ιδιότητα του προσφέροντος που προκρίθηκε υπέβαλε προσφορά για τα μερίδια της ÖIAG στην Austrian Airlines, η οποία έγινε δεκτή από το εποπτικό συμβούλιο της ÖIAG.
- (16) Η συναλλαγή μεταξύ της ÖIAG και της Lufthansa προβλέπει τα ακόλουθα:
- Η Lufthansa καταβάλει στην ÖIAG τιμή αγοράς ύψους 366 268,75 EUR.
- Στην ÖIAG παρέχεται εγγύηση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη <sup>(7)</sup>, η οποία ενδέχεται να οδηγήσει στην προβολή αξίωσης για την καταβολή επιπρόσθετης πληρωμής ποσού έως και 162 εκατ. EUR.
- Η ÖIAG καταβάλει στη Lufthansa μέσω εταιρείας ειδικού σκοπού ποσό ύψους 500 εκατ. EUR, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί από τη Lufthansa για την αύξηση του κεφαλαίου της Austrian Airlines.
- (17) Στην ανακοίνωση του μέτρου που εκδόθηκε στις 21 Δεκεμβρίου 2008 για λόγους ασφάλειας δικαίου, η Αυστριακή Δημοκρατία υποστήριξε την άποψη ότι η συναλλαγή πώλησης δεν συνδέεται με χορήγηση κρατικής ενίσχυσης, δεδομένου ότι η τιμή που επρόκειτο να καταβληθεί για την Austrian Airlines αντιστοιχούσε στην αγοραία τιμή της εν λόγω επιχείρησης.
- (18) Σε κάθε περίπτωση, η τιμή που έπρεπε να καταβάλει η Lufthansa για το μερίδιο που έλεγχε το κράτος στην Austrian Airlines δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, διότι οποιοδήποτε άλλο εναλλακτικό σενάριο θα συνεπαγόταν υψηλότερα έξοδα για την ÖIAG.
- (19) Επιπλέον, και ανεξαρτήτως των προαναφερθέντων επιχειρημάτων, οι αυστριακές αρχές δήλωσαν ότι – στο βαθμό που και η Επιτροπή δεν είχε επίσης καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα επίμαχα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση – θα υπέβαλαν επίσης σχέδιο αναδιάρθρωσης για την Austrian Airlines κατά τρόπο ώστε η ενίσχυση να συμβιβάζεται με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ.
- (20) Σε ό,τι αφορά τις ενισχύσεις διάσωσης, η Αυστριακή Δημοκρατία κοινοποίησε στην Επιτροπή στις 19 Δεκεμβρίου 2008 την απόφασή της να χορηγήσει στον όμιλο επιχειρήσεων Austrian Airlines ενίσχυση διάσωσης υπό μορφή εγγύησης 100 % προκειμένου να επιτραπεί στην επιχείρηση να λάβει δάνειο χρηματοδότησης ύψους 200 εκατ. EUR. Η ενίσχυση διάσωσης εγκρίθηκε στις 19 Ιανουαρίου 2009.
- (21) Σύμφωνα με την απόφαση για τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης, η ενίσχυση διάσωσης (υπό μορφή κρατικής εγγύησης για το πλαίσιο της συμφωνίας πιστωτικών διευκολύνσεων) περατώνεται μόλις η Επιτροπή καταλήξει, βάσει της νομοθεσίας περί κρατικών ενισχύσεων, στην οριστική της θέση (τελική απόφαση) αναφορικά με τη διαδικασία πώλησης/το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκαν από τις αυστριακές αρχές <sup>(8)</sup>.

## 2.2. Τα εξεταζόμενα μέτρα

- (22) Στην απόφαση για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας ελέγχου (στο εξής «απόφαση κίνησης της διαδικασίας») εξετάστηκαν τα εξής ερωτήματα:
- εάν η επιτευχθείσα τιμή πώλησης για το μερίδιο του αυστριακού κράτους στην Austrian Airlines αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή

<sup>(4)</sup> *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* και *Financial Times* (ευρωπαϊκή έκδοση).

<sup>(5)</sup> Από τις Air France/KLM, Deutsche Lufthansa και S7 (ρωσική αεροπορική εταιρεία).

<sup>(\*)</sup> Εμπιστευτικές πληροφορίες.

<sup>(6)</sup> Για τις παρατηρήσεις της Air France/KLM σχετικά με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης βλέπε παράγραφο 4.4.

<sup>(7)</sup> Τρία χρόνια μετά το κλείσιμο της συναλλαγής ή το αργότερο μετά την υποβολή των οικονομικών εκθέσεων για την περίοδο που λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2011, η ÖIAG θα λάβει πρόσθετη πληρωμή ύψους έως και 162 EUR. Το πληρωτέο ποσό υπολογίζεται βάσει του τύπου [...].

<sup>(8)</sup> Βλέπε απόφαση της Επιτροπής, της 19ης Ιανουαρίου 2009, για την κρατική ενίσχυση NN 72/08, Αυστρία — Austrian Airlines — Ενίσχυση διάσωσης, αιτιολογική σκέψη 71.

— εάν η ÖIAG, αποδεχόμενη αρνητική τιμή<sup>(9)</sup> ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής υπό τις συνθήκες της οικονομίας της αγοράς, υπό την προϋπόθεση ότι κάθε άλλο σενάριο θα συνεπαγόταν υψηλότερο κόστος, και

— εάν, σε περίπτωση ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης, η εν λόγω ενίσχυση συνιστά ενίσχυση αναδιάρθρωσης η οποία συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

#### 2.2.1. Αγοραία τιμή για τα μερίδια της ÖIAG στην Austrian Airlines

(23) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσο, σύμφωνα με τους όρους πώλησης, το τίμημα που ήταν υποχρεωμένη να καταβάλει η Lufthansa για τις μετοχές που απέκτησε αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή. Η εντολή ιδιωτικοποίησης της ÖIAG προέβλεπε τα εξής:

«Η ÖIAG εξουσιοδοτείται να ιδιωτικοποιήσει την Austrian Airlines AG διατηρώντας αυστριακή δομή βασικού μετόχου ελέγχοντας το 25 % συν μια μετοχή. Στόχος είναι

1. η διατήρηση του σήματος “Austrian”
2. η διατήρηση του κέντρου λήψης αποφάσεων στην Αυστρία
3. η διατήρηση προσήκοντος για τον τόπο της έδρας του δικτύου δρομολογίων καθώς και του ρόλου της Αυστρίας ως οικονομικού κέντρου και κέντρου απασχόλησης
4. η βέλτιστη διατήρηση ασφαλών θέσεων εργασίας στην Austrian Airlines και στο αεροδρόμιο της Βιέννης, καθώς και
5. η συγκρότηση επιτροπής για τη διασφάλιση των αυστριακών συμφερόντων στο θέμα του τόπου της έδρας εκμετάλλευσης».

(24) Η τιμή που πρέπει να καταβληθεί στο αυστριακό κράτος συμπληρώνεται από την ειδική ρήτρα «de retour à meilleure fortune», βάσει της οποίας το αυστριακό κράτος λαμβάνει πληρωμές από τα πιθανά κέρδη. Η Επιτροπή είχε την πρόθεση να ζητήσει διευκρινίσεις σχετικά με τον συγκεκριμένο μηχανισμό και την αξία του.

(25) Κατά την κίνηση της διαδικασίας η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσο η πώληση της Austrian Airlines πραγματοποιήθηκε με τους προσήκοντες όρους. Η Επιτροπή δήλωσε επίσης ότι δεν μπορούσε να κρίνει με βεβαιότητα ότι οι όροι που συνδέονταν με την πώληση ήταν τέτοιας μορφής, ώστε να επηρεάσουν την καταβληθείσα τιμή.

(26) Αναφορικά με την τιμή που κατέβαλε η Lufthansa, η Επιτροπή ανέφερε ότι δεν ήταν σε θέση να κρίνει κατηγορηματικά εάν η εγγύηση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη για το ποσό των 162 εκατ. EUR μπορεί να αποζημιώσει προσήκοντως το αυστριακό κράτος για τη μειωμένη τιμή ανά μετοχή την οποία ήταν διατεθειμένο να αποδεχθεί κατά τη σύναψη της πώλησης, ή εάν το κράτος αποδεχόμενο μια τιμή ανά μετοχή η οποία είναι σημαντικά χαμηλότερη από

την τιμή που καταβάλλεται στους λοιπούς μετόχους, χορηγεί στην ουσία κρατική ενίσχυση στη Lufthansa και κατ' επέκταση στην Austrian Airlines.

(27) Αναφορικά με την αρνητική τιμή που πρέπει να καταβάλει η Lufthansa, δεν είναι σαφές, όπως διατυπώνεται στην καταγγελία της Air France/KLM, εάν όλοι οι προσφέροντες είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν προσφορές υπό τους ίδιους όρους. Δεν είναι επίσης σαφές εάν όλοι οι προσφέροντες είχαν αρκετό χρόνο και πληροφορίες για την εκτίμηση των προς πώληση περιουσιακών στοιχείων. Η Επιτροπή παρατήρησε επίσης ότι η τιμή που κατέβαλε η Lufthansa για τις μετοχές που πρόκειται να αποκτήσει από το κράτος αποκλίνει από την τιμή που ήταν υποχρεωμένη να καταβάλει στους ανεξάρτητους μετόχους (συγκεκριμένα, είναι χαμηλότερη).

#### 2.2.2. Η ÖIAG ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς, διότι οποιοδήποτε άλλο σενάριο θα συνεπαγόταν υψηλότερο κόστος

(28) Οι αυστριακές αρχές δήλωσαν ότι εάν η ÖIAG ερχόταν αντιμέτωπη με ένα από τα ακόλουθα τρία πιθανά σενάρια, αυτό θα συνεπαγόταν υψηλότερο κόστος εάν δεν πωλούσε το μερίδιό της.

— Εκκαθάριση της Austrian Airlines: Η ÖIAG θα επιβαρυνόταν με τα έξοδα που θα προέκυπταν από την ελεγχόμενη εκκαθάριση της Austrian Airlines, ήτοι (κατ' εκτίμηση έως και [...] EUR).

— Κήρυξη πτώχευσης από πλευράς της Austrian Airlines: Η ÖIAG δεν υποστηρίζει την Austrian Airlines, με αποτέλεσμα αυτό να οδηγήσει σε πτώχευση της επιχείρησης. Τα άμεσα και έμμεσα έξοδα, τα οποία υπερβαίνουν τα καθαρά έξοδα της ιδιωτικοποίησης, θα επιβαρυναν στην περίπτωση αυτή την ÖIAG.

— Αναδιάρθρωση της Austrian Airlines με διατήρηση της αυτονομίας της («λύση “stand-alone”»): Η ÖIAG χρηματοδοτεί την αναδιάρθρωση της Austrian Airlines προκειμένου εκείνη να διατηρήσει την αυτονομία της («λύση “stand-alone”»)

(29) Κατά την κίνηση της διαδικασίας η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσο η προκρίθεισα από το κράτος λύση αντιστοιχεί στις ενέργειες ενός ιδιώτη επενδυτή ο οποίος ενεργεί στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς. Δεν διέθετε επαρκείς πληροφορίες ούτε σχετικά με τα έξοδα εκκαθάρισης που θα έπρεπε να αναληφθούν σε περίπτωση διάλυσης της εταιρείας ούτε σχετικά με τα έξοδα και τις ζημιές που θα προέκυπταν για την ÖIAG σε περίπτωση πτώχευσης. Επιπλέον, δεν διέθετε επαρκείς πληροφορίες για την αξιολόγηση της επιλογής διατήρησης της αυτονομίας της επιχείρησης.

(30) Η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν αποδέχεται γενικά ότι ένας μέτοχος αυτομάτως υποχρεούται να επιβαρυνθεί με τα έξοδα που προκύπτουν από την πτώχευση ή την εκκαθάριση μιας επιχείρησης. Οι υπολογισμοί σχετικά με τις κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις σε περίπτωση μη υποστήριξης της Austrian Airlines από την ÖIAG ήταν απόρροια της παραδοχής ότι η ÖIAG αποτελεί κρατική επιχείρηση χαρτοφυλακίου. Η Επιτροπή παρατήρησε επίσης ότι τα επιχειρήματα των αυστριακών αρχών βασίζονται στην παραδοχή ότι η τιμή που κατέβαλε ο επιλεχθείς προσφέρων ήταν η υψηλότερη εφικτή τιμή.

(9) Οι αρνητικές τιμές αναγράφονται στο εξής εντός αγκυλών.

### 2.2.3. Το υποβληθέν σχέδιο για την αναδιάρθρωση της Austrian Airlines

- (31) Δεδομένου ότι η Επιτροπή είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν μπορούσε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης, ήταν υποχρεωμένη βάσει του ισχύοντος δικαίου να ελέγξει το σχέδιο αναδιάρθρωσης, και συγκεκριμένα βάσει των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων<sup>(10)</sup> (στο εξής «κατευθυντήριες γραμμές του 2004») καθώς και βάσει της ανακοίνωσης της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ καθώς και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις αεροπορικές μεταφορές<sup>(11)</sup> (στο εξής «κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές του 1994»).
- (32) Στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές απαριθμούνται διάφορες προϋποθέσεις υπό τις οποίες είναι δυνατόν να χορηγηθούν ενισχύσεις αναδιάρθρωσης. Κατά την κίνηση της διαδικασίας η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσο πληρούνται οι προϋποθέσεις σχετικά με την επιλεξιμότητα της επιχείρησης, την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, το ύψος της ενίσχυσης, τα αντισταθμιστικά μέτρα και το ύψος ίδιας συνεισφοράς.

### 3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ

- (33) Οι αυστριακές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους συνοδευόμενες από γενικές πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης και την περιγραφή της διαδικασίας. Σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο η διαδικασία ιδιωτικοποίησης ήταν δημόσια και πλήρως δημοσιοποιημένη και για όλους τους προσφέροντες σε όλες τις φάσεις της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης ίσχυσαν ισότιμοι όροι. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης συντελέστηκε μεν εντός στενού χρονικού πλαισίου, αλλά, σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, όλοι οι υποψήφιοι είχαν αρκετό χρόνο για να συγκεντρώσουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και να επεξεργαστούν, βάσει των πληροφοριών αυτών, μια τελική προσφορά.

#### 3.1. Όροι που επιβάλλονταν από την εντολή ιδιωτικοποίησης

- (34) Αναφορικά με τους όρους που επιβάλλονταν από την εντολή ιδιωτικοποίησης, οι αυστριακές αρχές διέκριναν μεταξύ «στόχων βέλτιστης προσπάθειας»:
- i) διατήρηση προσηκόντος για την Αυστρία δικτύου δρομολογίων και
  - ii) βέλτιστη δυνατή διατήρηση θέσεων εργασίας και υποχρεωτικών στόχων:
  - iii) διατήρηση του σήματος Austrian
  - iv) διατήρηση του κέντρου λήψης αποφάσεων στην Αυστρία
  - v) σύσταση επιτροπής για την προστασία των αυστριακών συμφερόντων στον τόπο της έδρας εκμετάλλευσης
  - vi) διατήρηση αυστριακής δομής βασικού μετόχου σε ποσοστό 25 % συν 1 μετοχή.
- (35) Οι αυστριακές αρχές αναφέρουν επίσης ότι κανείς εκ των υποψηφίων δεν αμφισβήτησε σε καμία φάση της διαδικασίας

ότι οι συγκεκριμένοι στόχοι είναι εφικτοί, ούτε υποστήριξε ότι οι εν λόγω στόχοι συνιστούσαν «όρους» που επηρέαζαν την τιμή αγοράς.

- (36) Στην απόφασή της για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας ελέγχου η Επιτροπή υποστήριξε, σύμφωνα με την πάγια πρακτική της στην έκδοση αποφάσεων<sup>(12)</sup>, ότι αναφορικά με τους στόχους i) «διατήρηση επαρκούς για την Αυστρία δικτύου δρομολογίων» και iii) «διατήρηση του σήματος Austrian» μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι εν λόγω όροι δεν έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην τιμή αγοράς.

#### 3.1.1. Βέλτιστη δυνατή διατήρηση θέσεων εργασίας

- (37) Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι ο συγκεκριμένος όρος δεν άφηγε περιθώρια για ενστάσεις. Τα έγγραφα της σύμβασης που υπέβαλε η ÖIAG στους υποψηφίους δεν περιείχαν σχετικές υποχρεώσεις. Υποδεικνύουν ότι, όπως έχει αποδείξει η Επιτροπή κατά την πρακτική έκδοσης αποφάσεων, επιτρέπονται άνευ διακρίσεων όροι που ζητούν από τους αγοραστές να διαφυλάξουν τις θέσεις εργασίας<sup>(13)</sup>. Αποκλείεται οιαδήποτε επίπτωση στην τιμή αγοράς διότι πρόκειται για μια άνευ διακρίσεων νομικά μη δεσμευτική ρήτρα «βέλτιστης προσπάθειας»<sup>(14)</sup>.

#### 3.1.2. Διατήρηση του κέντρου λήψης αποφάσεων στην Αυστρία

- (38) Ένας από τους στόχους που ορίζονται στην εντολή ιδιωτικοποίησης είναι και η διατήρηση του κέντρου λήψης αποφάσεων της Austrian Airlines στην Αυστρία. Οι αυστριακές αρχές αναφέρουν ότι για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας σε μια επιχείρηση αποτελεί προϋπόθεση η επίσημη έδρα της επιχείρησης να βρίσκεται στο κράτος μέλος στο οποίο χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας<sup>(15)</sup>. Εάν τα κεντρικά γραφεία ή η επίσημη έδρα της Austrian Airlines επρόκειτο να μετακινηθούν εκτός Αυστρίας, αυτό θα συνεπαγόταν την ακύρωση της άδειας λειτουργίας. Σύμφωνα με τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και το αυστριακό δίκαιο (Luftfahrtgesetz (νόμος περί αεροπορικών μεταφορών) η Austrian Airlines δεν θα ήταν πλέον σε θέση να συνεχίσει τις δραστηριότητες αερομεταφοράς<sup>(16)</sup>.

<sup>(12)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2008, για τις κρατικές ενισχύσεις N 321/08, N 322/08 και N 323/08, Ελλάδα — Πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων της Olympic Airlines/Olympic Airways Services, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα, αιτιολογικές σκέψεις 59, 184 και 185, και απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2008, για την κρατική ενίσχυση N 510/08, Ιταλία — Alitalia, EE C 46 της 25.2.2009, σ. 6, αιτιολογικές σκέψεις 29, 123 και 124.

<sup>(13)</sup> Απόφαση 2006/628/ΕΚ της Επιτροπής, της 11ης Απριλίου 2000, για την ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Ιταλία στην Centrale del Latte di Roma, EE L 265 της 19.10.2000, σ. 15, αιτιολογική σκέψη 91· απόφαση 2001/798/ΕΚ της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2000, για την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Γερμανία στην SKET Walzwerktechnik GmbH [ενίσχυση C 70/97 (πρώην NN 123/97)], EE L 301 της 17.11.2001, σ. 37.

<sup>(14)</sup> Απόφαση 2008/767/ΕΚ της Επιτροπής, της 2ας Απριλίου 2008, για την κρατική ενίσχυση C 41/07 (πρώην NN 49/07) που χορήγησε η Ρουμανία στην Tractorul, EE L 263 της 2.10.2008, σ. 5, αιτιολογική σκέψη 44.

<sup>(15)</sup> Άρθρο 4 στοιχείο α) σε σχέση με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση), EE L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

<sup>(16)</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2008, για την κρατική ενίσχυση N 510/08, Ιταλία — Alitalia, EE C 46 της 25.2.2009, σ. 6, αιτιολογική σκέψη 125.

<sup>(10)</sup> EE C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

<sup>(11)</sup> EE C 350 της 10.12.1994, σ. 5.

- (39) Η διατήρηση του κέντρου λήψης αποφάσεων στην Αυστρία είναι επίσης απαραίτητη στο πλαίσιο διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών: η ισχύς των συμφωνιών βασίζεται στην ύπαρξη έγκυρης άδειας λειτουργίας. Για τη συνέχιση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Austrian Airlines είναι συνεπώς απαραίτητη η διατήρηση του κέντρου λήψης αποφάσεων της Austrian Airlines στην Αυστρία.
- (40) Οι αυστριακές αρχές δηλώνουν ότι στην περίπτωση παλαιότερων συγχωνύσεων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών –SWISS/Sabena και Air France/KLM– είχαν προκριθεί παρόμοια μοντέλα για την απόκτηση άδειας λειτουργίας. Το συγκεκριμένο μοντέλο αποτελεί, άρα, γνωστή και αποδεκτή δομή για το συγκεκριμένο κλάδο. Αναφορικά με τους νομικούς όρους-πλαίσιο, κανείς εκ των προσφερόντων για την εξαγορά της Austrian Airlines δεν αμφισβήτησε το γεγονός ότι το κέντρο λήψης αποφάσεων πρέπει να διατηρηθεί στην Αυστρία ούτως ώστε αυτό να συνυπολογιστεί στις βασικές αρχές της εξαγοράς και να επηρεάσει την τιμή αγοράς.
- 3.1.3. Διατήρηση αυστριακής δομής βασικού μετόχου σε ποσοστό 25 % συν 1 μετοχή**
- (41) Οι αυστριακές αρχές επισημαίνουν ότι ο εν λόγω όρος βασίζεται στις υποχρεώσεις διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με το αυστριακό δίκαιο.
- (42) Η διατήρηση των δικαιωμάτων απογείωσης, προσγείωσης και δρομολογίων που απορρέουν από διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών συνδέεται σε πολλές περιπτώσεις με την άσκηση ουσιαστικών δικαιωμάτων ιδιοκτησίας και τον πραγματικό έλεγχο από πρόσωπα συγκεκριμένης υπηκοότητας. Στην περίπτωση επιχείρησης αεροπορικών μεταφορών με επίσημη έδρα στην Αυστρία, η ουσιαστική ιδιοκτησία συνεπάγεται ότι οι πλειοψηφούντες ιδιοκτήτες της επιχείρησης πρέπει να είναι αυστριακοί υπήκοοι ή αυστριακές επιχειρήσεις, ώστε να συνεχίσουν να ισχύουν οι διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών. Σε περίπτωση που δεν υφίσταται πλέον αυστριακή πλειοψηφική ιδιοκτησία, το τρίτο μέρος δύναται να ακυρώσει τα δικαιώματα απογείωσης, προσγείωσης και δρομολογίων.
- (43) Σύμφωνα με το άρθρο 9 εδάφιο 2 του νόμου περί ÖIAG, η ÖIAG στο πλαίσιο της διαχείρισης της συμμετοχής της οφείλει να διατηρήσει την επιρροή που της επιτρέπει, είτε λόγω της κατοχής συμμετοχής 25 % συν 1 μετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο με δικαίωμα ψήφου είτε λόγω δικαιωμάτων ή συμβάσεων με τρίτους, να συμμετέχει στις αποφάσεις της γενικής συνέλευσης οι οποίες απαιτούν, βάσει του νόμου περί μετοχών (Aktiengesetz), ελάχιστη πλειοψηφία τριών τετάρτων.
- (44) Βάσει της εντολής ιδιωτικοποίησης, η ÖIAG είχε την επιλογή είτε να μειώσει τη συμμετοχή της στην Austrian Airlines σε 25 % συν 1 μετοχή, είτε να αποδεχθεί από τους υποψηφίους μια δομή για τη συναλλαγή η οποία θα διασφαλίζει τη δομή βασικού μετόχου 25 % συν 1 μετοχή. Οι προσφέροντες κλήθηκαν ως εκ τούτου κατά τη διάρκεια των συζητήσεων μαζί τους να προτείνουν ανάλογες δομές συναλλαγής. Κανείς από τους υποψηφίους δεν προέβαλε ουσιαστικές ενστάσεις κατά της δομής.
- (45) Η εξαγορά της Austrian Airlines από μη αυστριακό υπήκοο θα συνεπαγόταν, σύμφωνα με την Αυστρία, την ακύρωση συγκεκριμένων διμερών συμφωνιών και, άρα, την απώλεια δικαιωμάτων απογείωσης και προσγείωσης καθώς και δικαιωμάτων πτήσης για δρομολόγια της Austrian Airlines, όπως αυτά ορίζονται στις διεθνείς συμφωνίες. Λόγω του επιχειρηματικού μοντέλου της Austrian Airlines, το οποίο βασίζεται σε δρομολόγια πτήσεων προς χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, προς χώρες της Μέσης Ανατολής και της Κεντρικής Ασίας, οι εν λόγω διμερείς σχέσεις παρουσιάζουν μεγάλη οικονομική σημασία.
- (46) Επειδή η εντολή ιδιωτικοποίησης προέβλεπε την πώληση της συνολικής συμμετοχής της ÖIAG, η ÖIAG λόγω της δομής συναλλαγής που είχε προταθεί από όλους τους προσφέροντες (ίδρυμα ιδιωτικού δικαίου με επίσημη έδρα στην Αυστρία) μπορούσε να πωλήσει μόνο τα μερίδια που κατείχε στην Austrian Airlines και ταυτόχρονα να διατηρήσει τα πολύτιμα για τον αερομεταφορέα δικαιώματα πτήσης και να ολοκληρώσει την ιδιωτικοποίηση. Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, ο όρος διατήρησης αυστριακής δομής βασικού μετόχου ήταν απαρέγκλιτος προκειμένου να διαφυλαχθούν σημαντικά δικαιώματα και να μην υπάρξουν επιπτώσεις στην επιτευχθείσα τιμή. Η λύση που εφαρμόστηκε για την επίλυση του προβλήματος αυτού ήταν εξίσου ουδέτερη από πλευράς κόστους.
- 3.1.4. Σύσταση επιτροπής για την προστασία των αυστριακών συμφερόντων επί της εκμετάλλευσής**
- (47) Οι αυστριακές αρχές δηλώνουν ότι μια τέτοια επιτροπή που δεν θα συμμετέχει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της Austrian Airlines, αποτελεί συνήθη για τον κλάδο δομή, κατά της οποίας η Επιτροπή ουδέποτε προέβαλε ενστάσεις σε παρόμοιες περιπτώσεις<sup>(17)</sup>. Δεν υπάρχει ενδεχόμενο επιπτώσεων στην τιμή αγοράς, διότι η εν λόγω επιτροπή έχει μόνο συμβουλευτικό χαρακτήρα και δεν έχει καμία νομική ή πραγματική επιρροή στην επιχείρηση. Ειδικότερα, η εν λόγω επιτροπή δεν διαθέτει δικαιώματα άσκησης αρνησικυρίας ή συμμετοχής. Επιπλέον, κανείς εκ των προσφερόντων στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης δεν θεώρησε την υποχρεωτική σύσταση μιας τέτοιας επιτροπής ως πρόβλημα.
- 3.2. Η τιμή αγοράς αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή**
- (48) Σύμφωνα με την Αυστρία, η τιμή αγοράς είναι το αποτέλεσμα της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης η οποία πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της 23ης έκθεσης της Επιτροπής επί της πολιτικής ανταγωνισμού<sup>(18)</sup> καθώς και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 1994. Τα μερίδια που διατηρεί η ÖIAG στην Austrian Airlines πωλήθηκαν κατόπιν διαγωνισμού στον πλειοδοτούντα.
- (49) Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι δεδομένης της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης ήταν αναμενόμενο να επιτευχθεί αρνητική τιμή αγοράς.

<sup>(17)</sup> Στο πλαίσιο της συγχώνευσης Swissair/Sabena (απόφαση 95/404/ΕΚ της Επιτροπής) στο συσταθέν ίδρυμα δημιουργήθηκε διοικητικό συμβούλιο στο οποίο εκχωρήθηκαν λειτουργικές αρμοδιότητες.

<sup>(18)</sup> Βλέπε 23η έκθεση επί της πολιτικής ανταγωνισμού 1993 (ISBN 92-826-8372-9), σημεία 402 και 403.

- (50) Εκτός των μετοχών που ανήκουν στο κράτος, η Lufthansa επιθυμεί να αγοράσει μετοχές ελεύθερης διασποράς προκειμένου να αποκτήσει τον έλεγχο ολόκληρης της επιχείρησης. Η τιμή των μεριδίων ελεύθερης διασποράς σε ανάλογη προσφορά εξαγοράς καθορίζεται νομικά σύμφωνα με τον αυστριακό νόμο περί εξαγορών (Übernahmegesetz).
- (51) Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, η εκτίμηση των μεριδίων του κράτους πρέπει να εξεταστεί βάσει της συνολικής τιμής αγοράς που προκύπτει από την τιμή αγοράς που επιτεύχθηκε από την ÖIAG κατά τον διαγωνισμό και από τα έξοδα αγοράς των μετοχών ελεύθερης διασποράς σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις. Βάσει του αυστριακού νόμου περί εξαγορών, η ελάχιστη τιμή εξαγοράς πρέπει να αντιστοιχεί στο μέσο σταθμισμένο βάσει του όγκου συναλλαγών δείκτη τιμών των εν λόγω συμμετοχών κατά τους τελευταίους έξι μήνες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία κοινοποιήθηκε η πρόθεση υποβολής προσφοράς<sup>(19)</sup>. Η τιμή εξαγοράς που πρότεινε η Lufthansa για τις μετοχές ελεύθερης διασποράς ανέρχεται σε 4,49 EUR και συμμορφώνεται, ως εκ τούτου, προς τις απαιτήσεις του αυστριακού νόμου περί εξαγορών.
- (52) Κατά τις αυστριακές αρχές η τιμή εξαγοράς στην προσφορά εξαγοράς είναι στρεβλωμένη και δεν αντικατοπτρίζει την πραγματική οικονομική αξία της Austrian Airlines, αντιθέτως προκύπτει από τις διατάξεις του νόμου περί εξαγορών<sup>(20)</sup>. Αυτό διαφαίνεται στην πορεία της μετοχής της Austrian Airlines από τις αρχές του 2008. Πριν από την έκδοση της εντολής ιδιωτικοποίησης στις 12 Αυγούστου 2008 ο δείκτης τιμής της μετοχής βρισκόταν κάτω από τα 3,00 EUR και στις αρχές Σεπτεμβρίου ξεπέρασε τα 7,00 EUR. Στο τέλος, ο δείκτης τιμής της μετοχής της Austrian Airlines μειώθηκε εκ νέου σημαντικά και εδώ και μερικές εβδομάδες βρίσκεται πολύ χαμηλότερα από την τιμή εξαγοράς που κατέβαλε η Lufthansa και που ανερχόταν σε 4,49 EUR ανά μετοχή. Αυτές οι μεγάλες διακυμάνσεις στον δείκτη τιμής της μετοχής της Austrian Airlines ήταν το αποτέλεσμα κερδοσκοπίας και δεν συνδέονταν σε καμία περίπτωση με την πραγματική αξία της επιχείρησης.
- (53) Ένας περαιτέρω λόγος για τον οποίο η Lufthansa θα έπρεπε να είχε υποβάλει στους ανεξάρτητους μετόχους μια ελκυστική προσφορά είναι το γεγονός ότι η Lufthansa είχε την πρόθεση να αποκτήσει τον πλήρη έλεγχο της Austrian Airlines. Η Lufthansa είχε την πρόθεση να αποκτήσει το 90 % της Austrian Airlines διότι η επίτευξη αυτού του ορίου θα καθιστούσε εφικτή την άσκηση του δικαιώματος εξαγοράς «squeeze out» και άρα την εξαγορά του 100 % των μεριδίων της επιχείρησης. Εάν η Lufthansa γινόταν αποκλειστικός μέτοχος, θα ήταν ευκολότερο να υλοποιήσει τα σχέδιά της, διότι θα διευκολυνόταν η διαδικασία λήψης αποφάσεων. Επιπλέον, η Lufthansa θα απολάμβανε όλα τα προνόμια των προγραμματισμένων επενδύσεων.
- (54) Οι αυστριακές αρχές υποδεικνύουν ότι το κοινοτικό δίκαιο επιτρέπει την πώληση έναντι αρνητικής τιμής αγοράς. Η Επιτροπή σε πολλές αποφάσεις<sup>(21)</sup> έχει δηλώσει ότι μια «συμβολική» ή «αρνητική» τιμή αγοράς, η οποία είναι αποτέλεσμα διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις της 23ης έκθεσης επί της πολιτικής του ανταγωνισμού ή βασίζεται σε εκτίμηση, δεν χαρακτηρίζεται ως κρατική ενίσχυση.
- (55) Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, η τιμή που προσέφερε η Lufthansa ήταν η υψηλότερη εφικτή αγοραία τιμή. Πρέπει επίσης να εξεταστεί ότι τόσο η Lufthansa όσο και η Austrian Airlines είναι μέλη της συμμαχίας Star Alliance. Οι προσφέροντες που δεν ανήκουν στην Star Alliance (Air France/KLM και S7) θα είχαν να συνηπολογίσουν στην προσφορά τους τα έξοδα αλλαγής συμμαχίας. Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι τα έξοδα αυτά θα μπορούσαν να ανέλθουν σε [...] EUR.
- (56) Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι η προσφορά που υπέβαλε η S7 (αν και μη δεσμευτική) προέβλεπε μια [...] τιμή και υπογραμμίζουν ότι σύμφωνα με την πάγια πρακτική έκδοσης αποφάσεων της Επιτροπής<sup>(22)</sup> η προσφορά ενός ανταγωνιστή αποτελεί καλό δείκτη για τον υπολογισμό της αγοραίας αξίας μιας επιχείρησης.
- (57) Αναφορικά με την υπόσχεση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη, οι αρχές διασαφηνίζουν ότι η μέγιστη σχετική πληρωμή ανέρχεται σε 164,1 εκατ. EUR και προκύπτει από [...] <sup>(23)</sup>.

### 3.3. Ενέργειες της ÖIAG ως ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς

- (58) Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, η απόφαση της ÖIAG να πωλήσει την Austrian Airlines έναντι αρνητικής τιμής αγοράς θα είχε ληφθεί και από έναν ιδιώτη επενδυτή<sup>(24)</sup> ο οποίος βασίζεται σε πιο μακροπρόθεσμες προοπτικές αποκατάστασης της βιωσιμότητας, διότι η αρνητική τιμή αγοράς θα συνεπαγόταν σημαντικά χαμηλότερο κόστος σε σύγκριση με εναλλακτικά σενάρια. Η πτώχευση της Austrian Airlines θα προκαλούσε σημαντικές απώλειες στην αξία άλλων συμμετοχών της Αυστριακής Δημοκρατίας. Επιπλέον, η ÖIAG θα έπρεπε να αναλάβει τα έξοδα ενός πιθανού κοινωνικού προγράμματος. Τα υπόλοιπα πιθανά εναλλακτικά σενάρια,

<sup>(19)</sup> Άρθρο 26 εδάφιο 1 του αυστριακού νόμου περί εξαγορών (Übernahmegesetz).

<sup>(20)</sup> Η εξαίρεση από την υποχρεωτική προσφορά εξαγοράς δεν θα ήταν αποδεκτή, διότι απλά θα σήμαινε ότι επί του παρόντος δεν υφίσταται ανάγκη να υποβληθεί υποχρεωτική προσφορά, αλλά ότι θα έπρεπε σε μεταγενέστερη χρονική στιγμή να υποβληθεί μια τέτοια προσφορά για την εξαγορά του 90 % τουλάχιστον της Austrian Airlines. Η μείωση της τιμής εξαγοράς θα είχε δυσχεράνει την εξαγορά της Austrian Airlines από την Lufthansa διότι η μειωμένη τιμή εξαγοράς θα ήταν κατά πολύ χαμηλότερη από την τιμή διαπραγματεύσεως στο χρηματιστήριο και οι μέτοχοι θα αποδέχονταν την προσφορά εξαγοράς σε περιορισμένο μόνο βαθμό.

<sup>(21)</sup> Απόφαση 2002/631/EKAX της Επιτροπής, της 7ης Μαΐου 2002, σχετικά με την εικαζόμενη ενίσχυση της Γερμανίας υπέρ της επιχείρησης RAG AG στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης της Saarbergwerke AG, EE L 203 της 1.8.2002, σ. 52, αιτιολογική σκέψη 60· απόφαση 2002/200/EK της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2001, για την κρατική ενίσχυση που χορήγησε και σχεδιάζει να χορηγήσει η Ισπανία για την αναδιάρθρωση της Babcock Wilcox España SA, EE L 67 της 9.3.2002, σ. 50, αιτιολογική σκέψη 61.

<sup>(22)</sup> Απόφαση 2008/366/EK της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2008, για την κρατική ενίσχυση C 35/06 (πρώην NN 37/06) που χορήγησε η Σουηδία στην Konsum Jämtland Ekonomisk Förening, EE L 126 της 14.5.2008, σ. 3, αιτιολογικές σκέψεις 50, 58.

<sup>(23)</sup> [...]

<sup>(24)</sup> Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 21.3.1991 για την υπόθεση C-305/89, *Ιταλία/Επιτροπή* («Alfa Romeo»), Συλλογή 1991, I-1603, απόφαση του Δικαστηρίου της 14.9.1994 για τις συνδεόμενες υποθέσεις C-278/92, C-279/92 και C-280/92, *Ισπανία/Επιτροπή* («Hytasa»), Συλλογή. 1994, I-4103.

δηλαδή η ελεγχόμενη εκκαθάριση της Austrian Airlines ή η συνέχιση των δραστηριοτήτων της με διασφάλιση της αυτονομίας της, θα συνεπαγόταν επίσης έξοδα τα οποία θα υπερέβαιναν εκείνα της αρνητικής τιμής αγοράς.

### 3.3.1. Έξοδα συνδεδεμένα με την πτώχευση της Austrian Airlines

- (59) Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, τα έξοδα που θα προέκυπταν για την ÖIAG από την πτώχευση της Austrian Airlines θα υπερέβαιναν κατά πολύ εκείνα της αρνητικής τιμής αγοράς. Η πτώχευση θα μπορούσε να προκαλέσει μαζική υποτίμηση και άλλων κρατικών συμμετοχών. Οι αυστριακές αρχές παρουσιάζουν μια ανάλυση που πραγματοποίησε η Merrill Lynch σύμφωνα με την οποία η πτώχευση της Austrian Airlines θα μπορούσε να προκαλέσει την υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας άλλων «αδελφών εταιρειών» υπό κρατική κατοχή, η οποία θα συνεπαγόταν αυξημένο κόστος αναχρηματοδότησης και απώλειες στον δείκτη τιμών των μετοχών. Η αναμενόμενη υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας θα επηρέαζε τις «αδελφές εταιρείες», ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι η ÖIAG κατέχει μειοψηφική μόνο συμμετοχή στην Austrian Airlines <sup>(25)</sup>.
- (60) Ανάλογες απώλειες στον δείκτη τιμών των μετοχών δεν θα προέκυπταν μόνο από νομικές ή οικειοθελώς ανειλημμένες υποχρεώσεις, αλλά θα αποτελούσαν άμεσες επιπτώσεις μιας ενδεχόμενης πτώχευσης της Austrian Airlines. Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν, ως εκ τούτου, την άποψη ότι ένας

ιδιώτης επενδυτής θα είχε διαθέσει κεφάλαιο σε μια θυγατρική εταιρεία εάν η έκταση των αναμενόμενων απωλειών στον δείκτη τιμών υπερέβαινε τα έξοδα τα οποία θα προέκυπταν μέσω της αποτροπής πτώχευσης της θυγατρικής εταιρείας.

- (61) Σύμφωνα με την ανάλυση της Merrill Lynch, οι απώλειες αξίας μόνο για τις συμμετοχές της ÖIAG (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) ανέρχονται σε περίπου [...] EUR [...]. Βάσει των παραπάνω, υπήρχε η πιθανότητα οι συνολικές απώλειες του δείκτη τιμών των μετοχών του οικονομικού ιδιοκτήτη, ήτοι της Αυστριακής Δημοκρατίας (ύψους [...] EUR), να υπερέβαιναν κατά πολύ εκείνες της αρνητικής τιμής αγοράς.
- (62) Σύμφωνα με τα επιχειρήματα των αυστριακών αρχών, οι εταιρείες αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας υπογραμμίζουν το γεγονός ότι η πιστοληπτική ικανότητα των θυγατρικών εταιρειών επωφελείται από την υποστήριξη της ιδιωτικής μητρικής εταιρείας. Το παράδειγμα που παρουσιάζουν είναι η ανέλιξη της κατάταξης της Hyrovereinsbank κατά τρεις βαθμίδες, ως αποτέλεσμα της κατοχής της σε ποσοστό 100 % από την UniCredit. Επιπλέον, παρουσιάζονται και άλλα παραδείγματα όπου η υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της μητρικής εταιρείας οδήγησε σε αντίστοιχη υποβάθμιση της κατάταξης των θυγατρικών εταιρειών (βλέπε πίνακα παρακάτω).

Πίνακας 1

### Παραδείγματα υποβάθμισης της πιστοληπτικής ικανότητας θυγατρικών εταιρειών μετά την υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της μητρικής εταιρείας

Μητρική εταιρεία	Θυγατρική εταιρεία	Ημερομηνία	Υποβάθμιση πιστοληπτικής ικανότητας (Standard & Poor's)	
			Μητρική εταιρεία	Θυγατρική εταιρεία
Postbank	BHW Bausparkasse	22 Ιουνίου 2007	Από Α σε Α-	Από Α- σε BBB+
Post	Postbank	22 Ιουνίου 2007	Από Α σε Α-	Από Α σε Α-
UniCredit	Bank Austria	18 Μαρτίου 2009	from Α+ to Α	from Α+ to Α
UniCredit	Bank Austria	18 Μαρτίου 2009	Από Α + σε Α	Από Α + σε Α

- (63) [...]
- (64) Καθώς η ÖIAG και οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις της – ήτοι η Telekom Austria AG, η Österreichische Post AG και OMV AG – είναι ευρέως γνωστές στην Αυστρία, οποιαδήποτε διαταραχή στην ανεξάρτητη λειτουργία τους και στην εικόνα της εμπορικής επωνυμίας τους θα λάμβανε σημαντικές διαστάσεις. Ένας ιδιώτης επενδυτής στη θέση της ÖIAG θα αναλάμβανε συνεπώς, σε περίπτωση πτώχευσης της Austrian Airlines, τα έξοδα του κοινωνικού προγράμματος, ακόμη και αν δεν έφερε νομική υποχρέωση.
- (65) Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, τα έξοδα ενός υποθετικού κοινωνικού προγράμματος θα αντιστοιχούσαν στο ποσό που θα προέκυπτε για κοινωνικά ζητήματα σε μια ενδεχόμενη εκκαθάριση. Ως εκ τούτου, οι εργαζόμενοι στο σύνολό τους δεν θα ήταν σε χειρότερη θέση από ό,τι στην περίπτωση υποχρεωτικής εκκαθάρισης με κοινωνικό πρόγραμμα.
- (66) Οι αυστριακές αρχές εκτιμούν ότι οι προαιρετικές αυτές κοινωνικές δαπάνες ανέρχονται σε [...] EUR για τον όμιλο Austrian Airlines (Austrian Airlines [...] EUR και Tyrolean [...] EUR) μείον τις πληρωμές από το αυστριακό ταμείο αποζημιώσεων πτώχευσης (βλέπε πίνακα παρακάτω).

<sup>(25)</sup> Στην ανάλυση που πραγματοποίησε η Merrill Lynch παρουσιάζονται για την ÖIAG, και κατ'έκταση για την Αυστριακή Δημοκρατία, μόνο απώλειες αξίας αναφορικά με τις συμμετοχές της.

Πίνακας 2

**Υποχρεώσεις που θα έπρεπε να αναληφθούν από την ÖIAG σε σχέση με τους εργαζομένους σε περίπτωση πτώχευσης του ομίλου Austrian Airlines**

(σε εκατ. EUR)

Υποχρεώσεις προς τους εργαζομένους σε περίπτωση πτώχευσης του ομίλου Austrian Airlines	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Όμιλος Austrian Airlines
Αποζημιώσεις βάσει νομικών διατάξεων και συλλογικών συμβάσεων εργασίας	[...]	[...]	[...]
Συντάξεις	[...]	[...]	[...]
Καταβολή ετήσιου επιδόματος αδειας	[...]	[...]	[...]
Λοιπές δαπάνες σε σχέση με εργαζομένους	[...]	[...]	[...]
Κοινωνικό πρόγραμμα	[...]	[...]	[...]
Αξιώσεις συντάξεων	[...]	[...]	[...]
Συνολικές υποχρεώσεις σε σχέση με τους εργαζομένους	[...]	[...]	[...]
Πληρωμές του αυστριακού ταμείου αποζημιώσεων πτώχευσης	[...]	[...]	[...]
Συνολικές υποχρεώσεις που θα έπρεπε να αναληφθούν από την ÖIAG	[...]	[...]	[...]

**3.3.2. Έξοδα υποχρεωτικής εκκαθάρισης της Austrian Airlines**

- (67) Οι αυστριακές αρχές εκτιμούν τα συνολικά έξοδα της ενδεχόμενης εκκαθάρισης στο ποσό των [...] EUR, εκ των οποίων περίπου [...] EUR (εκτίμηση βάσει των μέσων υποχρεώσεων προς τους εργαζομένους) αφορούν το κοινωνικό πρόγραμμα για τους απολυθέντες εργαζομένους. Τα υπόλοιπα έξοδα προκύπτουν από τη λύση συμφωνιών, εκ των οποίων [...]. Οι συμφωνίες σε σχέση με [...] θα έπρεπε σε κάθε περίπτωση να λυθούν εκ των προτέρων.

**3.3.3. Έξοδα που θα έπρεπε να αναληφθούν από την ÖIAG σε περίπτωση αναδιάρθρωσης με διατήρησης της αυτονομίας**

- (68) Στην περίπτωση που η Austrian Airlines θα έπρεπε να συνεχίσει να λειτουργεί αυτόνομη, η επιχείρηση θα έπρεπε να αναμένει, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της αυστριακής κυβέρνησης για το 2009, έναν [...] ισολογισμό, κυρίως λόγω της μείωσης της ζήτησης που προκάλεσε η οικονομική κρίση.
- (69) Το άμεσο πρόβλημα της επιχείρησης θα ήταν η έλλειψη ρευστότητας. Εκτός των ελάχιστων αποθεμάτων ρευστότητας ύψους [...] EUR για την αντιμετώπιση [...], η Austrian Airlines θα χρειαζόταν περαιτέρω ρευστότητα για μέτρα αναδιάρθρωσης καθώς και για [...]. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι στα τέλη του 2008 η αποθεματική ρευστότητα της Austrian Airlines ανερχόταν μόνο [...].
- (70) Η έννοια της αυτονομίας μιας επιχείρησης (stand alone concept) βασίζεται σε [...], όπου μπορούν να διατηρηθούν μόνο δύο ή τρεις εγκαταστάσεις. Εξαιτίας αυτού [...]. Αυτό θα οδηγούσε σε εφάπαξ αποσβέσεις ύψους [...] EUR. Επιπλέον, ο αριθμός του προσωπικού θα μειωνόταν κατά [...] θέσεις πλήρους απασχόλησης. Τα εφάπαξ έξοδα του κοινωνικού προγράμματα εκτιμώνται σε [...] EUR.

- (71) Το αποτέλεσμα εκτιμάται σε ζημίες κύκλου εργασιών ύψους περίπου [...] EUR για το 2009, που θα είχαν αρνητικές επιπτώσεις στην ταμειακή ροή. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των αυστριακών αρχών, η ιδέα της αυτονομίας θα οδηγούσε κατά την περίοδο 2009-2011 σε έλλειμμα ρευστότητας ύψους [...] EUR <sup>(26)</sup>.

**3.3.4. Συμπέρασμα**

- (72) Για τις αυστριακές αρχές η πώληση της συμμετοχής της στην Austrian Airlines έναντι αρνητικής τιμής αγοράς συνιστούσε την αποδοτικότερη από πλευράς κόστους εναλλακτική λύση. Εφόσον η Αυστρία επέλεξε την αποδοτικότερη από πλευράς κόστους εναλλακτική λύση, υποστηρίζει ότι ενήργησε όπως θα συμπεριφερόταν ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς.

**3.4. Το σχέδιο για την αναδιάρθρωση της Austrian Airlines**

**3.4.1. Η Austrian Airlines είναι μια προβληματική επιχείρηση**

- (73) Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, η Austrian Airlines είναι μια προβληματική επιχείρηση υπό την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, διότι χωρίς τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης στο τέλος Δεκεμβρίου 2008 θα είχε κηρύξει πτώχευση. Η ενίσχυση διάσωσης διασφάλισε την επιβίωση της Austrian Airlines για τους έξι μήνες που θα ακολουθούσαν. Προκειμένου όμως να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη επιβίωση και η βιώσιμη αναδιοργάνωση της επιχείρησης, κρίνεται απαραίτητη η αναδιάρθρωσή της. Σε περίπτωση απόρριψης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Austrian Airlines θα διέτρεχε άμεσο κίνδυνο πτώχευσης.

<sup>(26)</sup> Αποτελείται από [...].



(74) Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ακόμη ότι η Austrian Airlines είναι ανεξάρτητη επιχείρηση, της οποίας τα προβλήματα προέκυψαν από την ίδια την επιχείρηση και την ιδιαίτερη κατάσταση που επικρατεί στον κλάδο των αερομεταφορών. Οι αποφάσεις της κυβέρνησης σχετικά με την επιχορήγηση και οι συμφωνίες που συνάφθηκαν μεταξύ της ÖIAG και της Lufthansa κατέδειξαν ότι η επιχορήγηση ωφελούσε την Austrian Airlines και όχι τη Lufthansa. Συνεπώς, η επιχορήγηση χορηγήθηκε στην Austrian Airlines. Σύμφωνα με τη νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων, στην περίπτωση εξαγοράς της Austrian Airlines η Lufthansa δεν αποτελούσε τον αποδέκτη της κρατικής ενίσχυσης.

(75) Υποστηρίζουν επίσης ότι η Austrian Airlines μέχρι την ολοκλήρωση της πώλησης δεν αποτελούσε μέλος του ομίλου Lufthansa και, ως εκ τούτου, δεν εφαρμόζεται το σημείο 13 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Συνεπώς, δεν τέθηκε το ερώτημα εάν η Lufthansa θα ήταν σε θέση να αναλάβει την οικονομική εξυγίανση της Austrian Airlines με ίδιους πόρους. Επιπλέον, δεν μπορεί να διαπιστωθεί ύπαρξη σχέσης της Austrian Airlines εντός του ομίλου Lufthansa που να βασίζεται στην υφιστάμενη συνεργασία στο πλαίσιο της συμμαχίας Star Alliance. Στη συμμαχία Star Alliance συνεργάζονται 24 αερομεταφορείς χωρίς να υφίσταται σχέση ομίλου.

(76) Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των αυστριακών αρχών, η συναλλαγή δεν θα οδηγούσε σε σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού. Αυτό προκύπτει κυρίως από το γεγονός ότι η Lufthansa και η Austrian Airlines είχαν ήδη εκτεταμένη συνεργασία. Μέσω της συνεργασίας τους στο πλαίσιο της Star Alliance οι αεροπορικές μεταφορές μεταξύ Γερμανίας και Αυστρίας πραγματοποιούνται στο πλαίσιο κοινοπραξίας, με στόχο τη βελτιστοποίηση των συγκεκριμένων δρομολογίων και την από κοινού κατανομή εξόδων και εσόδων.

#### 3.4.2. Εξοικονόμηση δαπανών και συνέργιες βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης

(77) Παρόλο που η Lufthansa και η Austrian Airlines συνεργάζονταν ήδη στο πλαίσιο της Star Alliance και συμμετείχαν σε κοινοπραξία, σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές δεν θα ήταν εφικτή η επίτευξη περαιτέρω μείωσης των εξόδων και αύξησης του κύκλου εργασιών. Αυτό βασίζεται στο γεγονός ότι στην περίπτωση συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο, η ενσωμάτωση των επιχειρήσεων στον κλάδο των αερομεταφορών είναι σαφώς ισχυρότερη τόσο από οικονομική άποψη όσο και από άποψη δικαίου των επιχειρήσεων, γεγονός που συνεπάγεται μεγαλύτερη εξοικονόμηση δαπανών απ' ό,τι σε εταιρικές σχέσεις χωρίς συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο οι οποίες περιορίζονται στον συντονισμό επιχειρηματικών θεμάτων ή σε δραστηριότητες της κοινοπραξίας. Οι αρχές αναφέρονται σε μελέτες πραγματογνωμοσύνης σύμφωνα με τις οποίες θα υπήρχε εξοικονόμηση δαπανών σε ποσοστό περίπου 1,9 % για αμιγώς συντονιστικές εταιρικές σχέσεις, ενώ για κοινές εταιρικές οντότητες η εξοικονόμηση θα ανερχόταν σε περίπου 5,6 % επί του συνόλου των δαπανών. Ενδεχόμενη συνεργασία που θα ενισχύονταν από συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο θα συνεπαγόταν αντιθέτως εξοικονόμηση δαπανών σε ποσοστό περίπου 11,4 % <sup>(27)</sup>.

(78) Η εξαγορά της Austrian Airlines από τη Lufthansa θα σήμαινε επίσης την εξοικονόμηση δαπανών μέσω [...]. Η

σημαντική εξοικονόμηση δαπανών θα αφορούσε και άλλους τομείς μέσω της δυνατότητας εξοικονόμησης [...].

(79) Οι επιτεύξιμες συνέργιες μείωσης των δαπανών μέσω της ήδη υφιστάμενης συνεργασίας υπολογίστηκαν από τη Lufthansa σε περίπου [...] EUR ετησίως. Στο ποσό αυτό προστίθενται οι συνέργιες αύξησης των εσόδων ύψους περίπου [...] EUR ετησίως, τα οποία προκύπτουν κυρίως από [...]. Συνολικά, οι επιπρόσθετες συνέργιες εκτιμώνται σε περίπου [...] EUR ετησίως.

#### 3.4.3. Περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο απαραίτητο

(80) Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, το ποσό των 500 εκατ. EUR αντιστοιχεί στο ελάχιστο ποσό που απαιτείται για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Austrian Airlines. Χωρίς την επιχορήγηση για τον περιορισμό των υποχρεώσεων της Austrian Airlines, θα [...].

#### 3.4.4. Αντισταθμιστικά μέτρα

(81) Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, δεν υπάρχει ανάγκη για αντισταθμιστικά μέτρα υπό την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Οι αυστριακές αρχές υποδεικνύουν σχετικά την αιτιολογική σκέψη 38 παράγραφος 3 των κατευθυντήριων γραμμών του 1994, σύμφωνα με την οποία ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να περιλαμβάνει τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας όταν αυτό κρίνεται απαραίτητο για την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας και/ή την κατάσταση της αγοράς. Επειδή οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994 αποτελούν για τον τομέα των αερομεταφορών *lex specialis*, έπρεπε να ληφθούν υπόψη οι απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Στην προκειμένη περίπτωση, οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι ούτε η αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας ούτε η κατάσταση της αγοράς καθιστούσαν απαραίτητη τη λήψη αντισταθμιστικών μέτρων, τα οποία θα ήταν συμπληρωματικά των ήδη σχεδιασμένων ενεργειών κατά τη διάρκεια της αναδιάρθρωσης.

(82) Σε κάθε περίπτωση, η μείωση της παραγωγικής ικανότητας, η οποία είχε συμπεριληφθεί στο πλαίσιο του προγράμματος «Go4Profit» που ξεκίνησε το 2006, αποτελούσε ήδη σημαντικό αντισταθμιστικό μέτρο. Επιπλέον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης προέβλεπε περαιτέρω μέτρα τα οποία αποτελούσαν σημαντικά αντισταθμιστικά μέτρα, όπως αναφέρεται κατά την κίνηση της διαδικασίας. Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι τόσο τα αντισταθμιστικά μέτρα που ήδη εφάρμοζε η Austrian Airlines όσο και τα μελλοντικά μέτρα συνδέονται με μια δέσμη αντισταθμιστικών μέτρων τα οποία ήταν περισσότερα από εκείνα που η Επιτροπή είχε απαιτήσει στο παρελθόν σε παρόμοιες περιπτώσεις αναδιάρθρωσης. Αυτό ισχύει κυρίως αν ληφθεί υπόψη ότι η Austrian Airlines είναι μεσαίου μεγέθους αεροπορική εταιρεία και, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 40 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, τα αντισταθμιστικά μέτρα πρέπει να είναι αναλογικά προς το μέγεθος της επιχείρησης.

#### 3.4.5. Ίδια συμμετοχή

(83) Οι αυστριακές αρχές υποδεικνύουν ότι τα έξοδα αναδιάρθρωσης της Austrian Airlines (χωρίς την ενίσχυση διάσωσης ύψους 200 εκατ. EUR, η οποία είναι πληρωτέα μετά την ολοκλήρωση της εξαγοράς) ανέρχονται σε περίπου [...] EUR και παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα που ακολουθεί.

<sup>(27)</sup> Πηγή: Airlines Business 11/1999, σ. 83.

Πίνακας 3

**Έξοδα αναδιάρθρωσης της Austrian Airlines σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές**

Μέτρο	Έξοδα αναδιάρθρωσης (εκατ. EUR)	Ίδια συμμετοχή (εκατ. EUR)	Συμμετοχή της Αυστριακής Δημοκρατίας
α) Χρηματοπιστωτική αναδιάρθρωση	[...]	[...]	[...]
β) Πρόγραμμα «Go4Profit» της Austrian Airlines	[...]	[...]	[...]
γ) Έξοδα επίτευξης συνεργιών	[...]	[...]	[...]
δ) Έξοδα συμβούλων και συναλλαγής	[...]	[...]	[...]
ε) Υψηλότερα έξοδα αναχρηματοδότησης εξαιτίας της χρηματοπιστωτικής κρίσης	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...] (ποσοστό ίδιας συμμετοχής: 55,5 %)	[...]

- (84) Το χρέος της Austrian Airlines ([...] EUR το 2008) είναι πολύ υψηλότερο από εκείνο της Lufthansa [...]. Τα σχετικά έξοδα υπολογίστηκαν σε [...] EUR.
- (85) Συνυπολογίστηκαν επιπρόσθετα έξοδα για μέτρα αναδιάρθρωσης ύψους [...] EUR, προκειμένου να επιτευχθεί το ετήσιο αποτέλεσμα συνέργειας που προβλεπόταν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Προβάλλεται ότι τα έξοδα του προγράμματος «Go4Profit» ύψους [...] EUR για τα μέτρα αναδιάρθρωσης που είχαν ήδη ληφθεί από την Austrian Airlines πρέπει να συνυπολογιστούν εξίσου, καθώς βρίσκονται ακόμη υπό εξέλιξη.
- (86) Πρέπει επίσης να συνυπολογιστούν τα έξοδα συναλλαγής ύψους [...] EUR και τα αυξημένα έξοδα αναχρηματοδότησης λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης ύψους [...] EUR.

**4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ****4.1. Austrian Airlines**

- (87) Οι παρατηρήσεις της Austrian Airlines υπεβλήθησαν μέσω επιστολής της 13ης Απριλίου 2009 και συμφωνούν συνολικά με τις παρατηρήσεις των αυστριακών αρχών.
- (88) Αναφορικά με την προαιρετική καταβολή των κοινωνικών δαπανών σε περίπτωση πτώχευσης, η Austrian Airlines υπογραμμίζει ότι αυτές οι πληρωμές εκ μέρους του πλειοψηφούντος μετόχου μπορεί να είναι αναπόφευκτες για λόγους κύρους και για την αποφυγή κοινωνικής και επιχειρησιακής εξάρτησης της «αδελφής εταιρείας». Η Austrian Airlines επισημαίνει επίσης ότι η Αυστρία υποστηρίζει μια ειδική μορφή κοινωνικής εταιρικής σχέσης μεταξύ εργοδοτών και εκπροσώπων των εργαζομένων. Η κοινωνική εταιρική σχέση υποχρεώνει τον εργοδότη να χρηματοδοτεί κοινωνικά προγράμματα και να αντισταθμίζει προαιρετικά επιπρόσθετες κοινωνικές δαπάνες, ακόμη και σε περιπτώσεις στις οποίες ο εργοδότης δεν υποχρεώνεται από το νόμο. Επιπλέον, η Austrian Airlines υποστηρίζει ότι οι εκτιμώμενες δαπάνες του κοινωνικού προγράμματος ύψους [...] EUR είναι, σε αναλογία προς τους 7 914 εργαζομένους, χαμηλότερες από τις δαπάνες σε συγκρίσιμες περιπτώσεις: στην περίπτωση της Austria Tabak το 2005, οι δαπάνες ανέρχονταν σε [...] EUR ανά εργαζόμενο και το 2009 έφτασαν έως και στα [...] EUR ανά εργαζόμενο. Η Austrian Airlines παρουσιάζει και άλλα παραδείγματα οικειοθελούς ανάληψης δαπανών κοινωνικού προγράμματος σε περιπτώσεις κλεισίματος/εκκαθάρισης θυγατρικών εταιρειών και/ή μονάδων παραγωγής στην Αυστρία.

Πίνακας 4

**Παραδείγματα οικειοθελώς ανειλημμένων δαπανών κοινωνικού προγράμματος στην περίπτωση κλεισίματος/ εκκαθάρισης θυγατρικών εταιρειών ή/και μονάδων παραγωγής στην Αυστρία**

Επιχείρηση	Έτος	Αριθμός εργαζομένων	Ανειλημμένες κοινωνικές δαπάνες	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	από το 1995	150	Κοινωνικό πρόγραμμα	[...]
Semperit Reifen GmbH	1997–2002	1 000	Ίδρυμα απασχόλησης και κοινωνικό πρόγραμμα	[...]
Philips, κλείσιμο του εργοστασίου στο Lebring	1999–2000	200–300	Κοινωνικό πρόγραμμα	[...]
Elektra Bregenz	2003	234	Αποζημιώσεις και κοινωνικό πρόγραμμα	[...]
Legrand Austria	2003–04	150	Κοινωνικό πρόγραμμα	[...]
Verbund, κλείσιμο του σταθμού παραγωγής Voitsberg IV	2004	220	Ίδρυμα απασχόλησης και επιπρόσθετες αποζημιώσεις	[...]
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–05	55	Κοινωνικό πρόγραμμα	[...]
Austria Tabak	2005	220	Αποζημιώσεις και ίδρυμα απασχόλησης	[...]
Austria Tabak	2009	269	Αποζημιώσεις και ίδρυμα απασχόλησης	[...]
Thonet-Wien, κλείσιμο της μονάδας στο Friedberg	2006	25	Επιπρόσθετες αποζημιώσεις	[...]
AT & S	2007	35	Κοινωνικό πρόγραμμα	[...]

- (89) Επειδή οι ιδιωτικές εταιρείες χαρτοφυλακίου αναλαμβάνουν έως κάποιον βαθμό οικειοθελώς κοινωνικές δαπάνες όταν κλείνουν υποκαταστήματα ή εργοστάσια, η Austrian Airlines υποστηρίζει ότι η ÖIAG, σε περίπτωση πτώχευσης, θα αναγκαζόταν να αναλάβει οικειοθελώς τις κοινωνικές δαπάνες έως τον βαθμό που θα αντιστοιχούσε στις κοινωνικές δαπάνες σε περίπτωση δομημένης εκκαθάρισης.

Πίνακας 5

**Μέσες εκτιμώμενες κοινωνικές δαπάνες της Austrian Airlines AG (εκτός της Tyrolean)**

(σε εκατ. EUR)

	Κοινωνικές δαπάνες	
	Ελάχιστο ποσό	Μέγιστο ποσό
Αποζημιώσεις	[...]	[...]
Καταβολή επιδομάτων ετήσιας αδειας	[...]	[...]
Συνταξιοδοτικό σύστημα	[...]	[...]
Κοινωνικό πρόγραμμα	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]

- (90) Η Austrian Airlines διασαφηνίζει ότι οι πληρωμές αποζημιώσεων ([...] EUR) για τις νομικές υποχρεώσεις και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από συλλογικές συμβάσεις έως και τις 30 Ιουνίου 2009 εκτιμώνται σε [...] EUR για εργαζομένους εκτός της Αυστρίας. Η μεγάλη διαφορά μεταξύ του ελάχιστου ποσού ([...] EUR) και του μέγιστου ποσού ([...] EUR) των ανειλημμένων κοινωνικών δαπανών εντός του συνταξιοδοτικού συστήματος προκύπτει από [...]. Η ελάχιστη εκτίμηση ύψους [...] EUR για τις συνταξιοδοτικές δαπάνες βασίζεται στην υπόθεση ότι πρέπει να χρηματοδοτηθεί [...]. Η μέγιστη εκτίμηση ύψους [...] EUR αφορούσε την (όχι τόσο απίθανη) περίπτωση οι εργαζόμενοι να ασκήσουν [...].
- (91) Παρόλο που η Austrian Airlines δέχεται ότι οι εκτιμώμενες κοινωνικές δαπάνες ανέρχονται στο [...] ευρώ της συνήθους αποζημίωσης κοινωνικού προγράμματος στην Αυστρία, υποστηρίζουν ότι υπάρχουν παράγοντες που οδήγησαν στη διόρθωση του ποσού αυτού. Πρώτον, η αρχαιότητα του

προσωπικού στην εταιρεία ήταν μεγάλη για την Austrian Airlines, κατά μέσο όρο [...] έτη για τους πιλότους και [...] έτη για εμπορικό και τεχνικό προσωπικό και αεροσυνδούς. Δεύτερον, στο πλαίσιο ενός κοινωνικού προγράμματος για τη συγκεκριμένη εταιρεία επηρεάζονται όλες οι πληρωμές όσον αφορά τις [...] μέσες αμοιβές των πιλότων και των λοιπών εργαζομένων σε σύγκριση με τους υπαλλήλους σε άλλους κλάδους. Ο μέσος μισθός του προσωπικού χειρισμού στην Austrian Airlines ανέρχεται σε [...] EUR (στοιχεία 2009), ενώ ο μηνιαίος μισθός του εμπορικού και τεχνικού προσωπικού και των αεροσυνοδών κυμαίνεται μεταξύ [...] και [...] EUR. Επιπλέον, η Austrian Airlines θεωρείται επιχείρηση-κλειδί για την Αυστρία και η εκκαθάρισή της θα συνδεόταν με ευρεία προβολή από τα μέσα ενημέρωσης.

- (92) Σύμφωνα με το σενάριο εκκαθάρισης για την Austrian Airlines, οι αναμενόμενες δαπάνες εκκαθάρισης ανέρχονται μεταξύ [...] EUR και [...] EUR.

## Πίνακας 6

## Σενάριο ρευστοποίησης της Austrian Airlines

(σε εκατ. EUR)

	Δαπάνες	
	Ελάχιστη εκτίμηση	Μέγιστη εκτίμηση
Πώληση αεροσκαφών	[...]	[...]
Εξόφληση της χρηματοδότησης αεροσκαφών	[...]	[...]
Κοινωνικές δαπάνες	[...]	[...]
Λύση μακροπρόθεσμων συμβάσεων	[...]	[...]
Λοιπά έξοδα και έσοδα (ισολογισμός)	[...]	[...]
Συνολικές δαπάνες	[...]	[...]

## 4.2. Lufthansa

- (93) Η Lufthansa παρέπεμψε αρχικά στις παρατηρήσεις που υπέβαλε την 9η Απριλίου 2009, ότι δηλαδή οι οικονομικές παράμετροι της συναλλαγής είχαν μεταβληθεί σημαντικά από τον Οκτώβριο 2008, όταν είχε υποβάλει την προσφορά της για την αγορά της Austrian Airlines. Αυτές οι αλλαγές καταδεικνύουν τα διαρθρωτικά προβλήματα της Austrian Airlines καθώς και τις αλλαγές στο οικονομικό περιβάλλον το οποίο έχει επιδεινωθεί δραματικά. Η κρίση των ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων υψηλού κινδύνου έχει οδηγήσει στη σοβαρότερη εδώ και δεκαετίες χρηματοπιστωτική κρίση και σε βαθιά ύφεση της πραγματικής οικονομίας.
- (94) Η Lufthansa αναμένει ύφεση στις ευρωπαϊκές αγορές για το 2009, πιθανόν για το 2010 και ενδεχομένως και μετέπειτα, γεγονός που θα είχε επιπτώσεις στην επιχειρηματική δραστηριότητα και στην προγραμματισμένη αναδιάρθρωση της Austrian Airlines. Η Lufthansa κρίνει ότι η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Austrian Airlines μπορεί να αποκατασταθεί μέσω της προβλεπόμενης αναδιάρθρωσης στην οποία η επίτευξη του σημείου ισοσκελισής κερδών-ζημιών εξαρτάται κυρίως από τη διάρκεια και τη σοβαρότητα της ύφεσης. Βάσει της τρέχουσας κατάστασης διαφαίνεται ότι η Austrian Airlines θα υφίστατο στα επόμενα [...].

- (95) Αναφορικά με την πληρωτέα τιμή, η Lufthansa υποστηρίζει ότι οι όροι που προβλέπονται στην εντολή ιδιωτικοποίησης δεν είχαν επιπτώσεις στην τιμή την οποία προτίθετο να καταβάλλει η Lufthansa για την αγορά της Austrian Airlines. Επιπλέον, οι συγκεκριμένοι όροι δεν περιόριζαν κανέναν προσφέροντα από τη συμμετοχή του στον διαγωνισμό σε αντίθεση με κάποια ιδιωτική δημοπρασία.

- (96) Η Lufthansa υποστηρίζει επίσης ότι η διαφορά μεταξύ της τιμής που προτάθηκε για τις μετοχές ελεύθερης διασποράς και της πληρωτέας στην ÖIAG τιμής δεν περιείχε στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Η πληρωτέα στην ÖIAG τιμή προέκυψε από μια συμβατική τιμή ύψους 366 268,75 EUR συν μια υπόσχεση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη, η αξία της οποίας εξαρτάτο από επιχειρησιακές περικοπές της Austrian Airlines και από την εξέλιξη του δείκτη τιμής της μετοχής της Lufthansa. Η υψηλότερη δυνατή πληρωμή βάσει της υπόσχεσης αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη ανερχόταν σε 4,48 EUR ανά μετοχή. Η τιμή για τις μετοχές ελεύθερης διασποράς υπολογίστηκε βάσει του άρθρου 26 του αυστριακού νόμου περί εξαγορών. Η τιμή αυτή ανέρχεται σε 4,49 EUR ανά οφειλόμενη μετοχή.

- (97) Η Lufthansa υποστήριξε ότι δεν συνέτρεχε οικονομικός λόγος να υποχρεωθεί ο πλειοδοτών να προσφέρει μια τιμή που θα αντιστοιχούσε στον δείκτη τιμής της μετοχής. Εάν το κράτος αποφάσιζε να εισαγάγει όλα τα μεριδιά του στο χρηματιστήριο, ο δείκτης τιμών των μετοχών θα κατακυλούσε. Η ελάχιστη προσφερόμενη τιμή για την εξαγορά βασίζεται στον μέσο δείκτη τιμής της μετοχής κατά το παρελθόν (βλέπε παραπάνω). Ως εκ τούτου, δεν αντιστοιχεί υποχρεωτικά στην πραγματική αξία των μεριδίων ούτε κατά τη χρονική στιγμή που υποβλήθηκε η προσφορά εξαγοράς ούτε κατά τη χρονική στιγμή της ιδιωτικοποίησης.
- (98) Σύμφωνα με τα παραπάνω, η μέγιστη τιμή ανά μετοχή η οποία καταβάλλεται στην ÖIAG (συμβατική τιμή συν το ελάχιστο ποσό που προκύπτει από την υπόσχεση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη), αντιστοιχεί στην τιμή ανά μετοχή που καταβάλλεται στους υπόλοιπους μετόχους στο πλαίσιο της προσφοράς για εξαγορά. Ακόμη κι αν η ÖIAG λαμβάνει πιθανότατα χαμηλότερη τιμή ανά μετοχή για τη συμμετοχή της στην Austrian Airlines από τους υπόλοιπους μετόχους, αυτό δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, διότι η τιμή που καταβάλλεται στην ÖIAG αντιστοιχεί στην αγοραία αξία. Η Lufthansa υποδεικνύει σχετικά ότι ήταν η μοναδική επιχείρηση η οποία κατά τον διαγωνισμό υπέβαλε έγκυρη τελική προσφορά. Εξ ορισμού, συνεπώς, η Lufthansa ήταν ο πλειοδοτών. Το αποτέλεσμα ενός δημόσιου διαγωνισμού πώλησης πρέπει να ισχύει ως αγοραία τιμή.
- (99) Αναφορικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, η Lufthansa υποστηρίζει ότι τόσο οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές του 1994 όσο και οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 πρέπει να εφαρμοστούν παράλληλα. Κατά τον υπολογισμό του επιχειρηματικού σχεδίου λήφθηκε υπόψη η όσο το δυνατόν προβλέψιμη επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης και η κατάσταση στις αγορές αερομεταφορών. [...] Η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Austrian Airlines μπορεί ωστόσο να αποκατασταθεί μόνο εφόσον μπορεί να υλοποιηθεί το σχέδιο αναδιάρθρωσης (καθώς και άλλα υπό σχεδιασμό μέτρα για τη μείωση των εξόδων), όπως προβλέπεται, και να επιτευχθεί με αυτόν τον τρόπο η απαραίτητη εξοικονόμηση δαπανών.
- (100) Η Lufthansa υποστηρίζει ότι το ποσό της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης (500 εκατ. EUR) συνιστά το απαραίτητο ελάχιστο το οποίο απαιτείται για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Austrian Airlines. Η περαιτέρω επιδείνωση της αυστριακής και της παγκόσμιας αγοράς αερομεταφορών [...].
- (101) Αναφορικά με τα αντισταθμιστικά μέτρα, η Lufthansa σημειώνει ότι η Austrian Airlines ήδη τα τελευταία χρόνια είχε μειώσει σημαντικά την παραγωγική ικανότητά της. [...].
- (102) Σε ό,τι αφορά την απαίτηση σημαντικής ίδιας συμμετοχής σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 43 και εξής των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, η Lufthansa υποστηρίζει ότι η απαίτηση αυτή δεν αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές του 1994. Ως εκ τούτου, η Lufthansa αμφισβητεί ότι το κριτήριο αυτό αποτελεί νομική απαίτηση για αναδιάρθρωσεις στον τομέα των αερομεταφορών. Η Lufthansa τονίζει ότι η Austrian Airlines και η Lufthansa αναλαμβάνουν σε κάθε περίπτωση σημαντικό μέρος των συνολικών εξόδων αναδιάρθρωσης, το οποίο αντιστοιχεί σε [...] EUR από τα συνολικά [...] EUR των εξόδων αναδιάρθρωσης, ήτοι 68 % περίπου επί των εξόδων αυτών.

#### 4.3. Ryanair

- (103) Η Ryanair πραγματοποιεί 11 δρομολόγια μεταξύ τεσσάρων αυστριακών αεροδρομίων (Salzburg, Linz, Graz και Klagenfurt) και προορισμών σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, μεταξύ των οποίων και στη Γερμανία. Η Ryanair δηλώνει ότι για τον λόγο αυτό ανταγωνίζεται τόσο την Austrian Airlines όσο και τη Lufthansa.
- (104) Η Ryanair υπέβαλε τις παρατηρήσεις στις 9 Απριλίου 2009, αφού κατά την άποψή της η κίνηση επίσημης διαδικασίας ελέγχου είναι αιτιολογημένη. Ωστόσο, στην πρόκληση της Επιτροπής για υποβολή παρατηρήσεων δεν παρασχέθηκαν επαρκή στοιχεία. Η μη κοινοποίηση πληροφοριών, οι οποίες σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές είναι εμπιστευτικές, συνιστά έλλειμμα της διαδικασίας.
- (105) Επί της υπόθεσης, η Ryanair εκφράζει την άποψη ότι οι αυστριακές αρχές δεν τεκμηριώνουν ότι η πώληση της Austrian Airlines σε συνδυασμό με την επιχορήγηση των 500 εκατ. EUR ήταν προτιμότερη από την εκκαθάριση της εταιρείας, από την οπτική γωνία ενός ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Σύμφωνα με την Ryanair, ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε προτιμήσει την οικειοθελή εκκαθάριση ή την αναγκαστική ρευστοποίηση της Austrian Airlines ή μια απλή διαπραγμάτευση μετοχών χωρίς προϋποθέσεις έναντι της λύσης που επέλεξε η αυστριακή κυβέρνηση μέσω της υπέρογκης ταμειακής διευκόλυνσης. Αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι οι ιδιώτες μέτοχοι της Austrian Airlines δεν ήταν διατεθειμένοι (σε αναλογία προς τα μεριδιά τους) να συμμετάσχουν στην αύξηση κεφαλαίου.
- (106) Σε ό,τι αφορά τους λόγους που προβλήθηκαν από τις αυστριακές αρχές για την απόρριψη της επιλογής εκκαθάρισης της επιχείρησης, στο βαθμό που οι λόγοι αυτοί βασίζονται σε ανησυχίες σχετικά με τη φήμη και το κύρος της κρατικής ÖIAG, η Ryanair αμφισβητεί ότι οι λόγοι αυτοί θα μπορούσαν να αποτελούν το κύριο ή ακόμη και το μοναδικό κίνητρο για σημαντικές επιχειρηματικές αποφάσεις ενός επενδυτή.
- (107) Η Ryanair αμφισβητεί επίσης ότι η τιμή στην προσφορά της Lufthansa αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή. Σύμφωνα με την Ryanair, η διαδικασία που οδήγησε στην επιλογή της Lufthansa ως αγοραστή δεν ήταν ανταγωνιστική διαδικασία, καθώς η προθεσμία υποβολής των προσφορών ήταν εξαιρετικά σύντομη (από 13 έως 24 Αυγούστου 2008), και η Lufthansa, λόγω της προγενέστερης γνώσης που είχε για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Austrian Airlines στο πλαίσιο της συμμετοχής της στην Star Alliance και σε κοινοπραξίες, είχε πλεονέκτημα έναντι άλλων εν δυνάμει αγοραστών. Μέσω της θέσπισης όρων για την πώληση, οι αυστριακές αρχές συγχέουν το ρόλο τους ως κράτους με το ρόλο τους ως επιχειρηματία.

- (108) Ακόμη και αν ορισμένοι από αυτούς τους όρους μπορούν να θεωρηθούν «ήπιοι», δεν θα είχαν τεθεί από κάποιον ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, διότι συνεπάγονται έξοδα. Οι εν δυνάμει προσφέροντες θα τους λάμβαναν σοβαρά υπόψη και είτε θα αποσύρονταν είτε θα μειώναν την προσφερόμενη τιμή χαμηλότερα από την αγοραία τιμή ώστε να λάβουν υπόψη τα έξοδα που συνεπάγεται η ικανοποίηση των εν λόγω όρων.
- (109) Η Ryanair υποστηρίζει ότι η επέκτασή της στην Αυστρία παρεμποδίζεται από τη ζημιολόγο παρουσία της Austrian Airlines στην αγορά και από την ικανότητά της να διατηρεί για μεγάλο χρονικό διάστημα τιμές δυσανάλογες των εξόδων. Κρατικές ενισχύσεις υπέρ της Austrian Airlines στερούν από την Ryanair δυνατότητες επέκτασης και μετατοπίζουν το βάρος της διαρθρωτικής προσαρμογής από την Austrian Airlines σε ανταγωνιστικούς παίκτες της αγοράς όπως είναι η Ryanair. Μόλις η Austrian Airlines ενσωματωθεί στο δίκτυο της Lufthansa, θα προσθέσει στο δυναμικό της τους κόμβους της Lufthansa σε Φρανκφούρτη και Μόναχο, γεγονός που συνεπάγεται κίνδυνο αποκλεισμού από την αγορά τουλάχιστον για τα δρομολόγια μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας.

#### 4.4. Air France/KLM

- (110) Η Air France/KLM υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 14 Απριλίου 2009 εκφράζοντας τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν διενήργησε λεπτομερή εκτίμηση της δομής της διαδικασίας πώλησης. Η Air France/KLM υποστηρίζει ότι η διαδικασία στις αρχές του Αυγούστου 2008 αφορούσε την ιδιωτικοποίηση της Austrian Airlines χωρίς αυτό να συνεπάγεται υπερχρεωτική αναδιάρθρωση της επιχείρησης.
- (111) [...]
- (112) Η Air France/KLM υποστηρίζει ότι η προτεινόμενη από τη Lufthansa αναδιάρθρωση δεν συνιστά πραγματικό σχέδιο και δεν μπορεί, ως εκ τούτου, να αιτιολογήσει τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη η ικανότητα του ομίλου Lufthansa να υλοποιήσει τα εν λόγω μέτρα αναδιάρθρωσης με ίδιους πόρους.
- (113) Η Air France/KLM προβάλλει το επιχειρήμα ότι η διαδικασία διαγωνισμού με τον τρόπο όπως διεξήχθη δεν πληροί τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές του 1994. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης που κινήθηκε την 13η Αυγούστου 2008 δεν πραγματοποιήθηκε με διαφανείς και άνευ διακρίσεων μεθόδους.
- (114) Η Air France/KLM συμμετείχε στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης και [...]
- (115) Στη διαδικασία υποβολής προσφορών κλήθηκαν οι προσφέροντες να υποβάλουν ισότιμη προσφορά προς όλους τους μετόχους έναντι τιμής που ο προσφέρων προτίθετο να καταβάλει μετρητοίς ανά μετοχή της Austrian Airlines προς όλους τους μετόχους και να αγοράσει τις μετοχές έναντι ποσού σύμφωνα με την ισχύουσα αυστριακή νομοθεσία.

(116) [...]

Προκειμένου η Lufthansa να μην υποβάλει μια άνευ όρων προσφορά όπως απαιτείτο, υπέβαλε ένσταση στους όρους που είχαν τεθεί από την αρχή της διαδικασίας και η αποδοχή της εν λόγω προσφοράς από την ÖIAG πρέπει να αξιολογηθεί ως απόδειξη για τα ελλείμματα που παρουσίαζε η διαδικασία.

(117) [...]

(118) Όσον αφορά τους όρους που προέβλεπε η εντολή ιδιωτικοποίησης, η Air France/KLM αναφέρει, σχετικά με τον όρο διατήρησης αυστριακής δομής βασικού μετόχου, ότι προβλέπονταν στο παρελθόν παρόμοιες δομές, όμως το ρυθμιστικό πλαίσιο έχει έκτοτε τροποποιηθεί. Η Air France/KLM υποδεικνύει σχετικά ότι η Επιτροπή είχε εξουσιοδοτηθεί μέσω της εντολής από το Συμβούλιο να αναλάβει διαπραγματεύσεις με όλα τα τρίτα κράτη προκειμένου οι συναφθείσες διμερείς συμφωνίες αερομεταφορών των κρατών αυτών να εναρμονιστούν με το κοινοτικό δίκαιο. Η Air France/KLM αναγνωρίζει ότι στην προκειμένη περίπτωση της Austrian Airlines απαιτείται ενδελεχής έλεγχος, όμως συνέστησε στην Επιτροπή να αναγνωρίσει κάποια ευελιξία διότι ορισμένες από αυτές τις διαπραγματεύσεις με τρίτα κράτη συνεχίζονται ακόμη.

(119) Η Air France/KLM δεν έχει πειστεί από το επιχειρήμα ότι το αυστριακό κράτος ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς. Προκειμένου να αποδεχθεί την τιμή πώλησης, η οποία προέκυψε από ελλειμματικό διαγωνισμό, εκποίησε τη συμμετοχή που κατείχε στην Austrian Airlines υπό μη βέλτιστους όρους.

(120) Η Air France/KLM μετά την κοινοποίηση της απόφασης της αυστριακής κυβέρνησης να χορηγήσει οικονομική βοήθεια ύψους 500 εκατ. EUR, ενημέρωσε την ÖIAG ότι [...].

(121) Η Air France/KLM διερωτάται μήπως η Επιτροπή πρέπει να ελέγξει επίσης αν η Austrian Airlines αποτελεί ήδη μέρος του ομίλου Lufthansa, ανεξαρτήτως των όρων που συνδέονται με την εξαγορά της.

(122) Αναφορικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, η Air France/KLM εκφράζει αμφιβολίες ως προς το εάν αυτή η οικονομική βοήθεια θα πρέπει να χαρακτηριστεί ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Η Air France/KLM δεν αμφισβητεί τις οικονομικές δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζει η Austrian Airlines, όμως επιμένει ότι τα μέτρα είναι ανεπαρκή για την αναδιάρθρωση της επιχείρησης. Τα προτεινόμενα από τη Lufthansa μέτρα είναι μέτρα που λαμβάνονται σε σχέση με την εξαγορά μιας επιχείρησης και ανακηρύχθηκαν τεχνητά σε «σχέδιο αναδιάρθρωσης». Τα μέτρα δεν συνοδεύουν κανένα σχέδιο ([...]) και δεν αιτιολογούν σε καμία περίπτωση τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων. Επιπλέον, δεν έχει τεκμηριωθεί ότι η Lufthansa δεν θα ήταν σε θέση να υλοποιήσει τα συγκεκριμένα μέτρα αναδιάρθρωσης με ίδιους πόρους.

- (123) Η Air France/KLM υποδεικνύει ότι το σύνολο του τομέα των αερομεταφορών στο τρέχον οικονομικό πλαίσιο βρίσκεται υπό σημαντική πίεση και η Επιτροπή θα έπρεπε να αξιολογήσει με ιδιαίτερη προσοχή τη σχεδιαζόμενη από την Αυστρία ενίσχυση προκειμένου να διασφαλίσει ότι η ενίσχυση δεν νοθεύει τον ανταγωνισμό.
- (124) Η NIKI υποστήριξε αρχικά στις παρατηρήσεις της που υπέβαλε στις 31 Μαρτίου 2009 την άποψη ότι η ÖIAG δεν ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, διότι αποδέχθηκε αρνητική τιμή για τη συμμετοχή που κατείχε στην Austrian Airlines. Επιπλέον, η τιμή πώλησης δεν αντιστοιχούσε στην αγοραία τιμή της Austrian Airlines. Η πώληση συνοδευόταν από όρους, όπως για παράδειγμα αρνητική τιμή αγοράς και δικαίωμα συμμετοχής του πωλητή στην αγορασθείσα επιχείρηση, τους οποίους όρους δεν θα αποδεχόταν επ' ουδενί ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς.
- (125) Αναφορικά με την αρνητική τιμή αγοράς, η NIKI υποστηρίζει ότι η Lufthansa έχει στην πραγματικότητα καταβάλει θετική τιμή ύψους 366 269 EUR και μια υπόσχεση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη, που για την ÖIAG αντιστοιχεί σε αξία 162 εκατ. EUR, και η επιχορήγηση των 500 εκατ. EUR αντιστοιχεί σε όρο που έδωσε η Lufthansa και δεν συνιστά αρνητική τιμή αγοράς.
- (126) Σύμφωνα με τη NIKI, σε περίπτωση που υπήρχε αρνητική τιμή για τη συμμετοχή της ÖIAG (41,56 %), η τιμή αυτή θα αντιστοιχούσε σε αξία 1,2 δισ. EUR για το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο (100 %). Δεν είναι όμως σαφές πώς μια τέτοια αρνητική τιμή αγοράς προέκυψε από τις επιχειρηματικές εκθέσεις της Austrian Airlines. Η NIKI υποστηρίζει επίσης ότι ο χρηματιστηριακός δείκτης τιμών των μετοχών ελεύθερης διασποράς αντικατοπτρίζει θετική αξία της επιχείρησης (χαμηλότερος δείκτης τιμών 2,22 EUR τον Ιούλιο 2008 και μέσος όρος εξαμήνου 4,49 EUR).
- (127) Αναφορικά με τα εναλλακτικά σενάρια, η NIKI επικρίνει τη δήλωση της ÖIAG, ότι δηλαδή ενήργησε σαν να ήταν ο μοναδικός μέτοχος της Austrian Airlines. Σύμφωνα με τη NIKI, η δομημένη εκκαθάριση θα ήταν εφικτή μόνο με πλειοψηφία 75 %. Όμως η ÖIAG κατέχει μόλις το 41,56 % της Austrian Airlines. Η NIKI προβάλλει επίσης το επιχειρήμα ότι η Austrian Airlines θα συνέχιζε τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες ακόμη και σε περίπτωση πτώχευσης. Τα κοινωνικά προγράμματα είναι προαιρετικές πληρωμές που αποφασιζονται κατόπιν διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των εργαζομένων. Σε περίπτωση εκκαθάρισης η NIKI εκτιμά τις δαπάνες του κοινωνικού προγράμματος σε 5 εκατ. EUR. Αναφορικά με το εκτιμώμενο ύψος των κοινωνικών δαπανών, η NIKI υποστηρίζει ότι η Αυστρία συγχέει το ρόλο της ως μετόχου με το ρόλο της ως κράτους.
- (128) Δεν καθίσταται σαφές πώς η πτώχευση της Austrian Airlines θα είχε επιπτώσεις στους δείκτες τιμών των μετοχών και στη φερεγγυότητα των Telekom Austria AG, OMV AG και Österreichische Post AG. Οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν θεωρούνται από το ευρύ κοινό ως όμιλος επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς τομείς και, συνεπώς, η πτώχευση της Austrian Airlines δεν θα μπορούσε να τις επηρεάσει αρνητικά.
- (129) Η NIKI διερωτάται εάν μια παρόμοια λύση, όπως στην περίπτωση της Alitalia, η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα την ιδιωτικοποίηση μιας μικρότερης και οικονομικά υγιέστερης Austrian Airlines θα μπορούσε να αποφέρει θετικό αποτέλεσμα για την ÖIAG και καλύτερες επιπτώσεις στον ανταγωνισμό.
- (130) Αναφορικά με την ιδιωτικοποίηση, η NIKI εκτιμά ότι οι όροι σύστασης επιτροπής για την προστασία των αυστριακών συμφερόντων επί της εκμετάλλευσης και διατήρησης αυστριακής δομής βασικού μετόχου, καθώς και με τον όρο που έδωσε η Lufthansa για αύξηση κεφαλαίου ύψους 500 εκατ. EUR υπέρ της Austrian Airlines επηρέασαν αρνητικά την τιμή. Κατά την άποψή της, το κράτος δεν πρέπει να επεμβαίνει στη διαχείριση μιας επιχείρησης.
- (131) Σύμφωνα με τη NIKI, το επιλεκτικό πλεονέκτημα υπέρ της Austrian Airlines και της Lufthansa θα νοθεύσει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Η Lufthansa δεν αποτελεί δικαιούχο επιλέξιμο για κρατικές ενισχύσεις, διότι διαθέτει επαρκείς ίδιους πόρους. Επιπλέον, η NIKI υποστηρίζει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν πληροί τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Ασκει επίσης κριτική στο γεγονός ότι δεν υπάρχουν αντισταθμιστικά μέτρα για να μετριαστούν οι επιπτώσεις νόθευσης του ανταγωνισμού στην κοινή αγορά λόγω της ενίσχυσης και δεν θεωρεί τη μείωση των μακρινών δρομολογίων ως επαρκή αντιστάθμιση.
- (132) Επιπλέον, η NIKI δεν είναι πεπεισμένη ότι η Austrian Airlines δεν έχει λάβει στο παρελθόν (τα προηγούμενα δέκα έτη) κάποια κρατική ενίσχυση και ότι πληροί την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης. Αναφέρει μια σειρά μέτρων τα οποία, κατά τη γνώμη της, θα μπορούσαν να περιέχουν στοιχεία κρατικών ενισχύσεων: α) αποκλειστική και δωρεάν εκχώρηση δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας, β) συντονισμός του συνολικού διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στην Αυστρία μέσω επιχείρησης στην οποία συμμετέχει η Austrian Airlines, γ) χαμηλότερα μισθώματα για εγκαταστάσεις στο αεροδρόμιο της Βιέννης, δ) ανάληψη κινδύνων από δημόσιους φορείς κατά την πώληση ακινήτων, ε) ανοχή της δημιουργίας εταιρειών ειδικού σκοπού της Austrian Airlines στη νήσο Guernsey, Αγγλονορμανδικές Νήσοι, για φορολογικούς σκοπούς στ) αύξηση κεφαλαίου του δημόσιου μετόχου τον Δεκέμβριο 2006 κατά 146 εκατ. EUR και ζ) ενίσχυση διάσωσης ύψους 200 εκατ. EUR.

- (133) Επιπλέον, υποστήριξε ότι η Austrian Airlines έχει εισαγάγει τη βραχύχρονη εργασία και η διαφορά μεταξύ του κανονικού και του μειωμένου χρόνου εργασίας καλύπτεται από το κράτος. Επικρίνει επίσης το γεγονός ότι, σύμφωνα με το αυστριακό εργατικό δίκαιο, η Austrian Airlines δεν θα μπορούσε να απολύσει εργαζομένους της οι οποίοι αποδέχθηκαν να εργαστούν σε καθεστώς βραχύχρονης εργασίας.

#### 4.6. Air Berlin

- (134) Οι παρατηρήσεις της Air Berlin που υποβλήθηκαν στις 8 Απριλίου 2009 αντιστοιχούν πλήρως στις παρατηρήσεις της NIKI.

#### 4.7. Robin Hood Aviation

- (135) Η Robin Hood Aviation εκφράζει στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 8 Απριλίου 2009 την άποψη ότι η αρνητική τιμή συνιστά κρατική ενίσχυση και ότι αυτή η κρατική ενίσχυση έχει αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό. Επιπλέον, τονίζει ότι με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η ηγετική θέση της Austrian Airlines και της Lufthansa στην κοινή αγορά και, ως εκ τούτου, η εν λόγω κρατική ενίσχυση δεν πρέπει να χαρακτηριστεί ως συμβατή με την κοινή αγορά. Σύμφωνα με την Robin Hood Aviation, η Austrian Airlines, αντίθετα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υπέβαλαν οι αυστριακές αρχές, αυξάνει επί του παρόντος την παραγωγική της ικανότητα. Το 2009 η Austrian Airlines ανέλαβε πρόσθετα δρομολόγια από τη Lufthansa, για παράδειγμα το δρομολόγιο Γκρατς-Στουτγάρδη που πραγματοποιεί και η Robin Hood Aviation. Σύμφωνα με την Robin Hood Aviation, η Austrian Airlines προσφέρει πολύ χαμηλές και ανταγωνιστικές τιμές στα δρομολόγια της οι οποίες είναι εφικτές μόνο χάρη στην προβλεπόμενη κρατική ενίσχυση.

#### 4.8. WKO – Die Luftfahrt

- (136) Η WKO – Die Luftfahrt υπογράμμισε στις παρατηρήσεις της που υπέβαλε στις 8 Απριλίου 2009 τη σημασία που έχει η Austrian Airlines για την οικονομία της Αυστρίας και τη συμβολή της στη διασφάλιση περίπου 18 000 θέσεων εργασίας στο διεθνές αεροδρόμιο της Βιέννης. Τονίζει πόσο σημαντικό είναι ένα λειτουργικό δίκτυο για τον τουρισμό και την οικονομία της χώρας.

#### 4.9. Wien – konkret

- (137) Η Wien – konkret Medien GmbH (στο εξής «Wien – konkret») αναφέρει στις παρατηρήσεις της που υπέβαλε στις 21 Μαρτίου 2009 ότι κατέθεσε στις 11 Νοεμβρίου 2008 δεσμευτική προσφορά για την Austrian Airlines άνω των 10 EUR, η οποία ήταν υψηλότερη από εκείνη της Lufthansa. Στις 30 Ιανουαρίου 2009 η προσφορά

αυξήθηκε στα 11 EUR. Η Wien – konkret δεν συμμετείχε στον διαγωνισμό.

- (138) Η Wien – konkret υποστηρίζει την άποψη ότι η ÖIAG δεν ενήργησε ως συντετός ιδιώτης επενδυτής. Υποστηρίζει ότι κατά τη γνώμη της τα τρία εναλλακτικά σενάρια: α) η πώληση των μεριδίων στο χρηματιστήριο στην τιμή των 3,90 EUR με έσοδα ύψους 142 εκατ. EUR, β) η προσφορά της Wien – konkret άνω των 10 EUR και η γ) κήρυξη πτώχευσης με 0 EUR θα συνεπάγονταν λιγότερα έξοδα για την ÖIAG. Υποστηρίζει επίσης ότι δεν τηρήθηκαν οι όροι της εντολής ιδιωτικοποίησης (αυστριακή δομή βασικού μετόχου), διότι η Lufthansa είναι γερμανική εταιρεία.

- (139) Η Wien – konkret αναφέρει επίσης ότι η αρνητική τιμή έχει αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και επιτρέπει στην Austrian Airlines να προσφέρει εξαιρετικά ανταγωνιστικές τιμές στην αγορά. Επίσης, υπογραμμίζει ότι η Austrian Airlines δεν υλοποίησε κανένα μέτρο αναδιάρθρωσης, όπως τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας, την περικοπή προσωπικού και την περικοπή των δαπανών προσωπικού. Υποστηρίζει επίσης ότι οι κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα, θόρυβος πτήσεων).

#### 4.10. Παρατηρήσεις ιδιωτών

- (140) Οι παρατηρήσεις των 32 επιμέρους ιδιωτών που υποβλήθηκαν από τις 11 Φεβρουαρίου 2009 έως τις 10 Απριλίου 2009 αντιστοιχούσαν σε μεγάλο βαθμό στις παρατηρήσεις της Wien – konkret.

### 5. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

- (141) Οι αυστριακές αρχές, στην εισαγωγή των παρατηρήσεών τους, υποστηρίζουν ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης ήταν δημόσια και διαφανής και δεν βασιζόταν σε όρους. Παρόλο που η διαδικασία λόγω της περιορισμένης ισχύος της εντολής ιδιωτικοποίησης είχε σύντομη διάρκεια, δεν ήταν ασυνήθιστα σύντομη σε σύγκριση με παρόμοιες διαδικασίες.

- (142) Δεν υπήρξε άνιση μεταχείριση των συμμετεχόντων στο διαγωνισμό. Οι όροι του διαγωνισμού ήταν ίσοι για όλους τους συμμετέχοντες. Κατά τις αυστριακές αρχές ο λόγος για τον οποίο υποβλήθηκε μόνο μία δεσμευτική προσφορά σχετίζεται κυρίως με τη δραματική επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης στον ευρωπαϊκό τομέα των αερομεταφορών κατά την περίοδο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, τη συμμετοχή της Air France/KLM και της British Airways σε άλλες συναλλαγές και τα υψηλά έξοδα ένταξης σε άλλη συμμαχία για τους προσφέροντες εκτός της Lufthansa.



### 5.1. Επάρκεια της διαδικασίας

- (143) Οι αυστριακές αρχές εκφράζουν την έκπληξή τους για το γεγονός ότι η Air France/KLM δεν γνώριζε ότι επιτρεπόταν η υποβολή προσφοράς με αρνητική τιμή αγοράς. Σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού, η υποβολή προσφοράς με αρνητική τιμή αγοράς ήταν εφικτή ανά πάσα στιγμή. Αν η Air France/KLM πραγματικά δεν ήταν σίγουρη ως προς το κατά πόσον η υποβολή προσφοράς με αρνητική τιμή αγοράς ήταν επιτρεπτή, είχε πολλές ευκαιρίες να θέσει αυτό το ερώτημα είτε στις τράπεζες επενδύσεων είτε να το διασαφηνίσει απευθείας στην ÖIAG. Κάτι τέτοιο όμως δεν συνέβη.
- (144) Οι αυστριακές αρχές βεβαιώνουν ότι η Air France/KLM είχε τη δυνατότητα όπως και οι δύο άλλοι προσφέροντες που πέρασαν στο δεύτερο γύρο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, να υποβάλουν προσφορά με αρνητική τιμή αγοράς.
- (145) Οι αυστριακές αρχές αναφέρουν ότι η ÖIAG, λίγο πριν από την εκπνοή της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών, [...].
- (146) [...]
- (147) [...]
- (148) Οι αυστριακές αρχές αμφισβητούν τη δήλωση της Air France/KLM ότι η ÖIAG θα έπρεπε πρώτα να χορηγήσει στην Austrian Airlines εισφορά ύψους 500 εκατ. EUR και μόνο μετά να της επιτραπεί η ιδιωτικοποίηση της επιχείρησης. Επιπλέον, μια εισφορά κεφαλαίου πριν από την ιδιωτικοποίηση θα έπρεπε να ελεγχθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων.

### 5.2. Αρνητική τιμή αγοράς

- (149) Οι αυστριακές αρχές αμφισβητούν το επιχείρημα που προβάλλεται στις παρατηρήσεις της NIKI, ότι δηλαδή η τιμή δεν ήταν αρνητική τιμή αγοράς αλλά αποτελούσε όρο της διαδικασίας. Κατά την εκτίμηση μιας αγοράς μετοχών, ο προσφέρων βασίζει την απόφασή του στο άθροισμα όλων των πληρωμών που απαιτούνται για την αγορά. Η Lufthansa δεν βασίστηκε για την απόφασή της σε έναν μη νομοματικό όρο, απλώς προσέφερε μια αρνητική τιμή αγοράς.

### 5.3. Αρνητική αγοραία αξία

- (150) Οι αυστριακές αρχές θεωρούν μη συναφή την υπόθεση στη διαμαρτυρία της NIKI, ότι δηλαδή υπήρχε θετικό (οικονομικό) ίδιο κεφάλαιο, και συγκεκριμένα λήφθηκε υπόψη το ίδιο κεφάλαιο που παρουσιάστηκε στον ενοποιημένο ισολογισμό της Austrian Airlines στις 31 Δεκεμβρίου 2008,

διότι βάσει των διεθνών λογιστικών προτύπων αναφοράς και των κατευθυντήριων γραμμών υπολογισμού αυτών, οι αριθμοί που προκύπτουν συγκρίνονται με την αγοραία αξία της επιχείρησης υπό την προϋπόθεση συνέχισης της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

- (151) Οι αυστριακές αρχές υποδεικνύουν τον υπολογισμό της NIKI, σύμφωνα με τον οποίο η Austrian Airlines μετά τη λήψη της εισφοράς ύψους 500 εκατ. EUR [...] θα μπορούσε να συνεχίσει μακροπρόθεσμα τη δραστηριότητά της χωρίς οιοδήποτε μέτρο αναδιάρθρωσης, παρά την ετήσια αρνητική ταμειακή ροή της τάξεως των [...] EUR, και διασαφηνίζουν ότι αυτό ερχόταν σε αντίθεση με την πραγματικότητα, διότι η Austrian Airlines έπρεπε ανά πάσα στιγμή να είναι σε θέση να καλύψει ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωμών. Η υπόθεση της NIKI ότι η επιχειρηματική αξία της Austrian Airlines δεν ήταν αρνητική, είναι συνεπώς άστοχη.

### 5.4. Εναλλακτικά σενάρια

- (152) Η NIKI υποστήριξε ότι η Austrian Airlines θα συνέχιζε τη λειτουργία της ακόμη και σε περίπτωση πτώχευσης. Οι αυστριακές αρχές αντικρούουν το επιχείρημα αυτό και αναφέρουν ότι κάτι τέτοιο θα συναντούσε νομικά εμπόδια. Σύμφωνα με το άρθρο 109, σε συνδυασμό με το άρθρο 106 του αυστριακού νόμου περί αερομεταφορών, η άδεια λειτουργίας μιας επιχείρησης αερομεταφορών ανακαλείται σε περίπτωση πτώχευσης. Η συνέχιση της λειτουργίας μιας επιχείρησης αερομεταφορών από επίσημο εκκαθαριστή (Masseverwalter) θα ήταν ανέφικτη χωρίς άδεια λειτουργίας.
- (153) Η NIKI προέβαλε επίσης την υπόθεση ότι η αξία του ενεργητικού της Austrian Airlines ήταν επαρκής για να καλύψει τις υποχρεώσεις σε περίπτωση εκκαθάρισης και, άρα, η ÖIAG δεν θα χρειαζόταν να αναλάβει τα έξοδα εκκαθάρισης. Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, η εν λόγω υπόθεση βασίζεται στην παραδοχή ότι η αξία του ενεργητικού της Austrian Airlines υπερέβαινε την αξία των υποχρεώσεών της κατά [...] EUR. Αυτή η παραδοχή βασίζεται εμφανώς στο ίδιο κεφάλαιο που παρουσιάστηκε στον ενοποιημένο ισολογισμό της 31ης Δεκεμβρίου 2008. Κατά την άποψη των αυστριακών αρχών το μέγεθος αυτό δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα έξοδα εκκαθάρισης.
- (154) Η NIKI υποστήριξε επίσης ότι ένας «μειωψήφον μέτοχος» όπως η ÖIAG δεν θα μπορούσε να αναλάβει εξ ολοκλήρου τα έξοδα ενδεχόμενης εκκαθάρισης ή πτώχευσης. Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, αυτό δεν ισχύει. Η ÖIAG είναι ο κύριος και μεγαλύτερος μέτοχος της Austrian Airlines και ο μόνος έναντι των υπόλοιπων μετόχων που επηρεάζεται από τους οικονομικούς κινδύνους που απορρέουν από ενδεχόμενη εκκαθάριση χωρίς κοινωνικό πρόγραμμα. Οι μικροί μέτοχοι και οι θεσμικοί επενδυτές, οι οποίοι είναι «αόρατοι» για το ευρύ κοινό, δεν θα εκτινεντο σε ανάλογους κινδύνους. Η ÖIAG θα έπρεπε συνεπώς να αναλάβει εξ ολοκλήρου τις δαπάνες των κοινωνικών προγραμμάτων.

### 5.5. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης

- (155) Οι αυστριακές αρχές αντικρούουν τις υποθέσεις που προέβλεπαν οι NIKI και Air France/KLM, ότι η Lufthansa θα μπορούσε να είναι δικαιούχος της εισφοράς κεφαλαίου ύψους 500 εκατ. EUR. Αυτό δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Η άποψη ότι η Lufthansa θα επωφελούνταν από την αύξηση κεφαλαίου της μελλοντικής θυγατρικής εταιρείας της μετά την ολοκλήρωση της συναλλαγής και με αυτόν τον τρόπο θα γινόταν η ίδια δικαιούχος της (υποτιθέμενης) ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, είναι ανακριβής. Σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, η ερμηνεία της Air France/KLM στο ζήτημα αυτό είναι, ως εκ τούτου, άστοχη.
- (156) Οι αυστριακές αρχές αντικρούουν την υπόθεση ορισμένων τρίτων, ότι η αναδιάρθρωση δεν προέβλεπε κανένα διαρθρωτικό μέτρο και οι διαρθρωτικές προσαρμογές επιβάρυναν ως εκ τούτου τους ανταγωνιστές. Προσαρμογές υπό τη μορφή μείωσης της παραγωγικής ικανότητας με σκοπό την αντιμετώπιση των προβλεπόμενων τάσεων στη ζήτηση, αποτελούν το κεντρικό στοιχείο του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Η Austrian Airlines ήδη από το καλοκαίρι του 2008 είχε μειώσει τον στόλο της από 105 σε 98 αεροσκάφη και είχε περιορίσει την παραγωγική της ικανότητα στον τομέα των μακρινών δρομολογίων κατά [...]. Η υπόθεση ότι η Austrian Airlines ακολουθεί επεκτατική στρατηγική στα κοντινά και μεσαία δρομολόγια είναι αβάσιμη.
- (157) Οι αυστριακές αρχές αντικρούουν επίσης την υπόθεση της NIKI ότι η Austrian Airlines έχει ήδη λάβει στο παρελθόν κρατικές ενισχύσεις με διάφορους τρόπους. Οι αναφερόμενες ενισχύσεις δεν αποτελούν αντικείμενο της διαδικασίας ελέγχου, όπως αυτό ορίζεται στην απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας. Οι σχετικές δηλώσεις είναι ως εκ τούτου ανεπίτρεπτες και μη συναφείς. Σε κάθε περίπτωση, οι αυστριακές αρχές αντικρούουν την εν λόγω δήλωση, ότι δηλαδή η Austrian Airlines έλαβε ήδη στο παρελθόν κρατικές ενισχύσεις. Τα αναφερόμενα μέτρα δεν αντιστοιχούν στον ορισμό του όρου «ενίσχυση» υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Ορισμένα από τα μέτρα αυτά λήφθηκαν πριν από την ένταξη της Αυστρίας στον ΕΟΧ και στην ΕΕ. Ορισμένα άλλα δεν αποτελούν κρατικά μέτρα διότι, για παράδειγμα, το αεροδρόμιο της Βιέννης ανήκει κατά κύριο λόγο σε ιδιώτες.
- (158) Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκε το 2006, οι αυστριακές αρχές υποδεικνύουν ότι ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε εμπλακεί υπό τους ίδιους όρους με την ÖIAG. Η αύξηση κεφαλαίου ήταν υπερτιμημένη και η επένδυση από ιδιώτες επενδυτές θα μπορούσε να είναι ακόμη υψηλότερη. Για να αποφευχθεί αλλοίωση της συμμετοχής της ÖIAG, το μερίδιό της στην αύξηση κεφαλαίου αντιστοιχούσε ακριβώς στο μερίδιο που κατείχε στην Austrian Airlines. Αυτό δεν συνιστούσε ενίσχυση. Αναφορικά με τη δήλωση ότι η Austrian Airlines έχει εισαγάγει τη βραχύχρονη εργασία και ότι η διαφορά μεταξύ του κανονικού και του μειωμένου χρόνου εργασίας καλύπτεται από το κράτος, οι αυστριακές αρχές σημειώνουν ότι πρόκειται για μέτρο που

εφαρμόζεται γενικότερα. Κατά τον ίδιο τρόπο, οποιαδήποτε μορφή προστασίας χορηγείται βάσει του αυστριακού εργατικού δικαίου για εργατικό δυναμικό μειωμένου χρόνου εργασίας έχει γενική ισχύ.

- (159) Οι αυστριακές αρχές αντικρούουν τις υποθέσεις της NIKI ότι η εκχώρηση δικαιωμάτων κυκλοφορίας στην Austrian Airlines συνιστά κρατική ενίσχυση. Τα δικαιώματα κυκλοφορίας απορρέουν καταρχήν από διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών. Τα συμβαλλόμενα κράτη εκχωρούν στην επιχείρηση αερομεταφορών το δικαίωμα να ασκεί δικαιώματα κυκλοφορίας στο πλαίσιο διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών. Αυτό δεν συνδέεται συνεπώς με έξοδα για το συμβαλλόμενο κράτος. Επιπλέον, δεν υπάρχει κάποια αγορά για την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων κυκλοφορίας. Τα δικαιώματα κυκλοφορίας δεν μπορούν να πωληθούν ούτε να δημοπρατηθούν.

### 5.6. Απαντήσεις σε ζητήματα που τίθενται σε παρατηρήσεις τρίτων

- (160) Το γεγονός ότι η Austrian Airlines υπάγεται στην SCA Schedule Coordination Austria GmbH (στο εξής «SCA GmbH»), χαρακτηρίστηκε σε παρατηρήσεις τρίτων ως πρόβλημα. Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι η SCA GmbH είναι ο υπεύθυνος προγραμματισμού πτήσεων ή ο συντονιστής αερολιμένων υπό την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 793/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 2004 που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες<sup>(28)</sup> όπως στο αεροδρόμιο της Βιέννης. Οι δραστηριότητες της SCA GmbH διέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 793/2004 στο βαθμό που κάποιος μεμονωμένος μέτοχος δεν θα μπορούσε να επηρεάσει σε καμία περίπτωση την κατανομή διαθέσιμου χρόνου χρήσης.
- (161) Η Robin Hood Aviation προέβαλε ότι η ενίσχυση διάσωσης χρησιμοποιήθηκε για να χρηματοδοτήσει τη νόθευση του ανταγωνισμού στο δρομολόγιο Γκρατς-Στουτγάρδη. Οι αυστριακές αρχές απορρίπτουν τη δήλωση αυτή.
- (162) Οι αυστριακές αρχές διαψεύδουν επίσης την υπόθεση της Ryanair ότι η Austrian Airlines στον ανταγωνισμό με εταιρείες φθηνών πτήσεων, θα διαθέτει στο μέλλον προσφορές που δεν θα καλύπτουν το κόστος. Οι υποθέσεις αυτές είναι αβάσιμες. Επιπλέον, σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, οι ανησυχίες αυτές ελέγχθηκαν ενδελεχώς από την Επιτροπή κατά τη διαδικασία ελέγχου συγχώνευσης.
- (163) Με επιστολή τους στις 22 Μαΐου 2009, οι αυστριακές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή επιπρόσθετες πληροφορίες για μια σειρά ζητημάτων.

<sup>(28)</sup> ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 50.

- (164) Σε ό,τι αφορά το γεγονός ότι η ÖIAG πρέπει να θεωρείται κύριος μέτοχος της Austrian Airlines, οι αυστριακές αρχές υποδεικνύουν ότι η ÖIAG κατέχει άμεσα το 41,56 % των μετοχών στην Austrian Airlines και έχει ιδρύσει μια κοινοπραξία με άλλους θεσμικούς επενδυτές, η οποία κατέχει το 7,05 % των μετοχών της Austrian Airlines. Η συμφωνία της κοινοπραξίας προβλέπει ομόφωνη συμπεριφορά ψήφου στις γενικές συνελεύσεις της Austrian Airlines. Το 3,45 % των μετοχών της Austrian Airlines (που στερούνται δικαιώματος ψήφου) ανήκουν στην Austrian Airlines, ενώ το υπόλοιπο 47,94 % των μετοχών ανήκουν σε ανεξάρτητους μετόχους.
- (165) Η ÖIAG και τα μέλη της κοινοπραξίας κατείχαν από κοινού το 48,61 % των μετοχών της Austrian Airlines και πάνω από το 50,34 % των δικαιωμάτων ψήφου, διότι οι μετοχές που διατηρεί η Austrian Airlines στερούνται δικαιώματος ψήφου.
- (166) Οι αυστριακές αρχές διασαφήνισαν επίσης ότι οι ανεξάρτητοι μέτοχοι δεν είναι υποχρεωμένοι να συμμετάσχουν σε πώληση με αρνητική τιμή αγοράς, διότι οι μέτοχοι, σύμφωνα με το αυστριακό πτωχευτικό δίκαιο, δεν υποχρεούνται να συμμετάσχουν στα έξοδα της πτώχευσης. Η ζημία που υφίστανται περιορίζεται στη ζημία της εισφοράς τους σε κεφάλαιο ή στην αναλογούμενη βάσει των μετοχών τους τιμή αγοράς. Οι ανεξάρτητοι μέτοχοι δεν θα υποχρεούνταν συνεπώς να αναλάβουν έξοδα σε περίπτωση πτώχευσης ή εκκαθάρισης της Austrian Airlines και δεν θα ήταν υποχρεωμένοι να λάβουν υπόψη τα εναλλακτικά σενάρια.
- (167) Επιπλέον, οι ανεξάρτητοι μέτοχοι δεν είναι υποχρεωμένοι να αποδεχθούν αρνητική τιμή αγοράς. Αντιθέτως, ο αυστριακός νόμος περί εξαγορών για συναλλαγές όπου υπάρχει μεταβίβαση του ελέγχου επί της επιχείρησης προβλέπει ότι η τιμή εξαγοράς αντιστοιχεί στον σταθμισμένο χρηματιστηριακό δείκτη τιμών βάσει του όγκου συναλλαγών των προηγούμενων έξι μηνών, κάτι το οποίο δεν σχετίζεται υποχρεωτικά με την οικονομική αξία των μετοχών της επιχείρησης. Ο δείκτης τιμών των μετοχών μπορεί, όπως στο παράδειγμα της Austrian Airlines, να επηρεάζεται από τις προσδοκίες της αγοράς ενόψει μιας εξαγοράς, αντανακλώντας σπάνια τη θεμελιώδη αξία της επιχείρησης.
- (168) Επιπλέον, οι ανεξάρτητοι μέτοχοι δεν είναι υποχρεωμένοι να συμμετάσχουν στα έξοδα εκκαθάρισης και πτώχευσης και δεν υποχρεούνται να συνεισφέρουν σε μια αρνητική τιμή αγοράς. Αυτό το «φαινόμενο του παρασιτισμού» είναι αποτέλεσμα της προστασίας που απολαμβάνουν οι ανεξάρτητοι μέτοχοι σύμφωνα με το αυστριακό εταιρικό και πτωχευτικό δίκαιο και το νομικό πλαίσιο για επιχειρήσεις βάσει του ευρωπαϊκού δικαίου.
- (169) Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι η καταβολή αρνητικής τιμής αγοράς στην ÖIAG αποτελεί άμεση απόρροια της αρνητικής αξίας του μετοχικού κεφαλαίου της Austrian Airlines και ειδικότερα της νομικής υποχρέωσης του προσφέροντος να αγοράσει τα μερίδια των ανεξάρτητων μετόχων προκειμένου να αποκτήσει το 100 % των περιουσιακών στοιχείων, και μάλιστα σε τιμή που δεν αντανακλά την οικονομική αξία του αερομεταφορέα.
- (170) Κατά την άποψη των αυστριακών αρχών, η ÖIAG ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς αναλαμβάνοντας τη συνολική αρνητική τιμή αγοράς που βασιζόταν στο 100 % της αρνητικής αξίας του μετοχικού κεφαλαίου της Austrian Airlines και της νομικά προβλεπόμενης θετικής τιμής προσφοράς για τους ανεξάρτητους μετόχους, προκειμένου να επιτύχει την πλήρη ιδιωτικοποίηση της Austrian Airlines.
- (171) Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ακόμη ότι οι ανεξάρτητοι μέτοχοι κατά τη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης δεν έλαβαν καμία κρατική ενίσχυση, διότι η προσφορά εξαγοράς καταρχήν δεν συμπεριλάμβανε δημόσιους πόρους· αντιθέτως έλαβαν τα χρήματά τους από τον επιλεγθέντα προσφέροντα, δηλαδή τη Lufthansa. Δεύτερον, η πληρωτέα τιμή για τους ανεξάρτητους μετόχους δεν καθορίστηκε από το κράτος αλλά προέκυψε βάσει δεσμευτικών διατάξεων για τον υπολογισμό της τιμής εξαγοράς, όπως ορίζει ο αυστριακός νόμος περί εξαγορών σε περίπτωση μεταβίβασης του ελέγχου επί της επιχείρησης.
- (172) Οι αυστριακές αρχές διασαφήνισαν ότι βάσει του αυστριακού δικαίου κανένας μέτοχος δεν είναι υποχρεωμένος να αναλάβει τις κοινωνικές δαπάνες σε περίπτωση πτώχευσης. Υποδεικνύουν σχετικά ότι το αυστριακό ταμείο αποζημιώσεων πτώχευσης, το οποίο συστάθηκε βάσει του νόμου διασφάλισης αποζημιώσεων πτώχευσης (Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz), καλύπτει τις ακόλουθες δαπάνες:
- διά του νόμου προβλεπόμενες αποζημιώσεις ύψους έως και 6 030 EUR μηνιαίως
  - αμοιβές ύψους έως και 8 040 EUR μηνιαίως
  - αξιώσεις συντάξεων, μεγίστως 24 μηνιαίες πληρωμές βάσει του ποσού του συνταξιοδοτικού δικαιώματος εργαζομένων και μέχρι 6 000 EUR μηνιαίως
  - επιδόματα αδειας και
  - αποζημιώσεις εξαγοράς.
- (173) Το ταμείο δεν καλύπτει πληρωμές αποζημίωσης και μηνιαίες αμοιβές που υπερβαίνουν τα εν λόγω ανώτατα όρια. Επιπλέον, το ταμείο δεν καλύπτει αξιώσεις που απορρέουν από συλλογικές συμβάσεις ή κοινωνικά προγράμματα.
- (174) [...] Οι αυστριακές αρχές παρουσιάζουν μια δεύτερη εκτίμηση των κοινωνικών δαπανών που διενεργήθηκε από την Ernst & Young στις 12 Μαρτίου 2009. Η δεύτερη αυτή εκτίμηση αναφέρει κοινωνικές δαπάνες 1) του ομίλου επιχειρήσεων της Austrian Airlines και 2) της Austrian Airlines AG και της Tyrolean Airways. [...]

(175) Οι αυστριακές αρχές υπέβαλαν σχετικά περαιτέρω πληροφορίες προκειμένου να εξεταστεί εάν μια εταιρεία χαρτοφυλακίου σε παρόμοια κατάσταση με την ÖIAG θα λάμβανε υπόψη απώλειες του δείκτη τιμών οι οποίες προκύπτουν από την υποβάθμιση στην κατάταξη πιστοληπτικής ικανότητας καθώς και συγκρίσιμες ζημιές.

## 6. ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

### 6.1. Νομοθετική βάση για την αξιολόγηση της ενίσχυσης

(176) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ «οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό μέσω της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων συνιστούν κρατικές ενισχύσεις στο βαθμό που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών».

(177) Ο ορισμός της κρατικής ενίσχυσης περιλαμβάνει οιοδήποτε άμεσα ή έμμεσα χορηγούμενο προνόμιο χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους ή από το ίδιο το κράτος ή από ενδιάμεσο φορέα κατ' εντολή του κράτους.

(178) Τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ είναι σωρευτικά. Προκειμένου να διαπιστωθεί εάν τα ανακοινωθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, πρέπει να ελεγχθεί εάν πληρούνται όλοι οι παρακάτω όροι. Η χρηματοπιστωτική υποστήριξη

— χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους,

— ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή κλάδους παραγωγής,

— νοθεύει ή απειλεί με νόθευση τον ανταγωνισμό και

— επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(179) Η Επιτροπή διενήργησε λεπτομερή και ενδελεχή ανάλυση των παρατηρήσεων που υπεβλήθησαν κατά την κίνηση της διαδικασίας καθώς και των παρατηρήσεων που υπέβαλε η Αυστρία. Η Επιτροπή ανέθεσε επίσης σε εμπειρογνώμονα (Moore Stephens) να εκπονήσει τον έλεγχο των χρηματοπιστωτικών στοιχείων και των παραδοχών που αποτελούν τη βάση της συναλλαγής πώλησης.

(180) Η Moore Stephens διενήργησε τον έλεγχο της στη Βιέννη κατά την περίοδο 23 Μαρτίου 2009 έως 16 Απριλίου 2009. Κατά τον έλεγχο ο εμπειρογνώμων βρήκε υποστήριξη από τις αυστριακές αρχές και είχε έτσι πρόσβαση σε όλα τα απαραίτητα έγγραφα, καθώς και πρόσβαση στα στοιχεία που περιείχε η αίθουσα δεδομένων (data room).

(181) Στην προκειμένη περίπτωση, οι αυστριακές αρχές υποστήριξαν ότι το ανακοινωθέν μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, πρώτον διότι η τιμή η οποία επιτεύχθηκε ως αποτέλεσμα δημόσιου, διαφανούς και άνευ διακρίσεων διαγωνισμού, είναι η αγοραία τιμή. Εναλλακτικά, υποστήριξαν ότι το ανακοινωθέν μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση διότι η ÖIAG ενήργησε με τον ίδιο τρόπο που θα ενεργούσε ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς, καθώς τα εναλλακτικά σενάρια που ίσχυαν για την ÖIAG συνδέονταν στο σύνολό τους με υψηλότερα έξοδα και η ÖIAG επέλεξε την αποδοτικότερη από πλευράς κόστους επιλογή.

(182) Προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι η πώληση δεν περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει εάν η πώληση της Austrian Airlines πραγματοποιήθηκε στην αγοραία τιμή. Η Επιτροπή ανέπτυξε σχετικά ορισμένες αρχές για την ιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων υπό κρατική ιδιοκτησία, οι οποίες απορρέουν από την πάγια πρακτική λήψης αποφάσεων βάσει του ελέγχου μεμονωμένων περιπτώσεων κατά την πάροδο του χρόνου <sup>(29)</sup>. Ανάλογα με τις συνθήκες, η κρατική ενίσχυση χορηγείται είτε στον αγοραστή είτε στην υπό ιδιωτικοποίηση επιχείρηση.

#### 6.1.1. Αξιολόγηση της τιμής πώλησης της Austrian Airlines

(183) Στην προκειμένη περίπτωση η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Αυστρία παρέδωσε στην ÖIAG εντολή ιδιωτικοποίησης βάσει της οποίας η ÖIAG διενήργησε μεν διαφανή και άνευ διακρίσεων διαγωνισμό, στον οποίο όμως τέθηκε μια αισκά όρων. Ως εκ τούτου, εκ πρώτης όψεως δεν μπορεί να αποκλειστεί η υπόθεση ότι η συναλλαγή περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(184) Σχετικά με τα παραπάνω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το κράτος, επιβάλλοντας ως πωλητής ορισμένους όρους στον αγοραστή, μειώνει ενδεχομένως την τιμή πώλησης και παραιτείται συνεπώς από πρόσθετους πόρους. Επιπλέον, οι όροι ενδέχεται να αποθαρρύνουν εκ των προτέρων δυνητικά ενδιαφερόμενους επενδυτές από την υποβολή προσφοράς, με αποτέλεσμα το ανταγωνιστικό πλαίσιο της διαδικασίας πώλησης να διαταράσσεται και ακόμη και η υψηλότερη τελικώς επιτευχθείσα προσφορά να μην ανταποκρίνεται υποχρεωτικά στην πραγματική αγοραία τιμή.

<sup>(29)</sup> Βλέπε 23η έκθεση επί της πολιτικής ανταγωνισμού 1993 (ISBN 92-826-8372-9), σημεία 402 και 403.

(185) Όταν το κράτος επιβάλλει τέτοιους όρους και δέχεται να μην λάβει τη βέλτιστη δυνατή τιμή για μερίδια ή περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται υπό την κατοχή του, το κράτος δεν ενεργεί ως ιδιώτης παράγοντας στην οικονομία της αγοράς, ο οποίος θα επιχειρούσε να επιτύχει την υψηλότερη δυνατή τιμή. Αντί αυτού, το κράτος αποφασίζει να διεκπεραιώσει την πώληση της επιχείρησης σε τιμή χαμηλότερη από την αγοραία αξία. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας ιδιώτης παράγοντας στην οικονομία της αγοράς δεν θα είχε οικονομικά συμφέροντα από την επιβολή παρόμοιων όρων, αλλά θα πωλούσε την επιχείρηση στον πλειοδοτούντα, ο οποίος στη συνέχεια θα μπορούσε να αποφασίσει ελεύθερος για το μέλλον της αποκτηθείσας επιχείρησης ή των αποκτηθέντων περιουσιακών στοιχείων.

(186) Σε μια τέτοια περίπτωση πρέπει να ελέγχεται εάν μια επιχείρηση αποκομίζει οικονομικά προνόμια από τη συναλλαγή. Συγκεκριμένα, το τρίτο εδάφιο του σημείου 43 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές του 1994 ορίζει ότι η επιχείρηση «[πρέπει] να εκτιμηθεί από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, ο οποίος θα προσδιορίσει την αξία συνέχισης των δραστηριοτήτων (going-concern value) της επιχείρησης υπό φυσιολογικές συνθήκες [...]».

(187) Στην απόφασή του για την υπόθεση Stardust Marine, το Δικαστήριο διαπιστώνει «ότι το κατά πόσο το Δημόσιο ενήργησε ως ενημερωμένος επενδυτής σε οικονομία της αγοράς πρέπει να εκτιμηθεί στο πλαίσιο της εποχής κατά την οποία ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοπιστωτικής ενίσχυσης, προκειμένου να αξιολογηθεί η οικονομική λογική της συμπεριφοράς του Δημοσίου και, επομένως, δεν είναι σκόπιμη καμία στηριζόμενη σε μεταγενέστερη κατάσταση εκτίμηση»<sup>(30)</sup>. Στην προκειμένη περίπτωση, το καθοριστικό χρονικό σημείο είναι η ημέρα (5 Δεκεμβρίου 2008), κατά την οποία συνάφθηκε με τη Lufthansa η σύμβαση για την πώληση της συμμετοχής της ÖIAG στην Austrian Airlines ύψους 41,56 %. [...].

Αξία συνέχισης των δραστηριοτήτων (going concern value) της Austrian Airlines

(188) Όπως έχει ήδη δηλώσει η Αυστρία, πραγματοποιήθηκε εκτίμηση της αξίας του μετοχικού κεφαλαίου της Austrian Airlines σε βάση αυτονομίας της επιχείρησης στις 5 Δεκεμβρίου 2008, η οποία υπολογίστηκε από την Deloitte βάσει της παραδοχής της συνέχισης των δραστηριοτήτων της επιχείρησης και με εφαρμογή της μεθόδου προεξοφλημένης ταμειακής ροής (discounted cash flow, στο εξής «DCF»). Βάσει της εν λόγω εκτίμησης και συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων του επιχειρηματικού σχεδίου, η Επιτροπή, με τη βοήθεια του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα που είχε διορίσει, ήταν σε θέση να ελέγξει εάν η τιμή που πλήρωσε η Lufthansa αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή.

(189) Η Deloitte πραγματοποίησε την εκτίμηση DCF σύμφωνα με τα αυστριακά επαγγελματικά πρότυπα εκτίμησης και χρησιμοποίησε για τον σκοπό αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο της

διοίκησης της Austrian Airlines, το οποίο προσαρμόστηκε λαμβανομένου υπόψη του νέου οικονομικού πλαισίου και της προβλεπόμενης εξοικονόμησης εξόδων. Το επιχειρηματικό σχέδιο που υποβλήθηκε στις 5 Δεκεμβρίου 2008 βασίστηκε στη διατήρηση της αυτονομίας («stand-alone basis») και δεν λαμβάνει υπόψη ενδεχόμενες συνέργιες οι οποίες θα μπορούσαν να επιτευχθούν με κάποιον στρατηγικό εταίρο. Το επιχειρηματικό σχέδιο περιλαμβάνει μέτρα βελτιστοποίησης (όπως [...]) συνολικού ύψους [...] EUR. Επιπλέον, προϋποτίθεται ότι [...].

(190) Για να προσδιορίσει τις επιπτώσεις των εν λόγω μέτρων στην ταμειακή ροή της Austrian Airlines, η Deloitte χρησιμοποίησε στην εκτίμησή της τις ακόλουθες τρεις φάσεις για την καθαρή παρούσα αξία κεφαλαίου (net present value, στο εξής «NPV»):

— Φάση I (12/2008–12/2012) όπου λαμβάνεται υπόψη το επιχειρηματικό σχέδιο της διοίκησης κατόπιν προσαρμογής του από την Deloitte

— Φάση II (2013–2021) όπου συνδυάζεται και συνυπολογίζεται [...], ενώ παράλληλα λαμβάνεται υπόψη υποθετικός ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης της τάξεως του [...] % και

— Φάση III (από το 2022 και εξής) ως τελική αξία με την παραδοχή ότι η επιχείρηση θα έχει επιτύχει σταθερό, βιώσιμο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης της τάξεως του [...] %.

(191) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι παραδοχές στις οποίες στηρίζεται το βασικό σενάριο στην προκειμένη περίπτωση είναι αιτιολογημένες, ειδικότερα αναφορικά με [...]. Επιπλέον, η μέση ηλικία του στόλου αεροσκαφών της Austrian Airlines ανέρχεται σε περίπου [...] έτη, η οποία συγκριτικά με τους ανταγωνιστές είναι [...]. Η ανομοιογένεια σε τύπο και ηλικία του στόλου αεροσκαφών της Austrian Airlines προκύπτει εν μέρει από την εξαγορά της από δύο ανταγωνιστές (Lauda και Tyrolean), ενώ παράλληλα ο στόλος αεροσκαφών παρουσιάζει έντονη ανομοιογένεια σε σύγκριση με ανταγωνιστές παρόμοιου μεγέθους. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι από τους δύο αυτούς παράγοντες πρέπει να ληφθεί υπόψη [...] στο βασικό σενάριο, ακόμη και αν η επιχείρηση αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα και δεδομένης της σημασίας της εξοικονόμησης κόστους για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας στον συγκεκριμένο κλάδο.

(192) Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει μια γενική ανασκόπηση των αποτελεσμάτων του υπολογισμού της αξίας μετοχικού κεφαλαίου. Ο υπολογισμός βασίζεται στο επιχειρηματικό σενάριο που υπέβαλε η Αυστρία στο οποίο, μεταξύ άλλων, λαμβάνεται υπόψη υποθετικό σταθμισμένο μέσο κόστος κεφαλαίου (weighted average cost of capital, στο εξής «WACC») της τάξεως του [...] % στις Φάσεις I και II καθώς και [...] %<sup>(31)</sup> στη Φάση III.

<sup>(30)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 16.5.2002 για την υπόθεση C-482/99, Γαλλία/Επιτροπή («Stardust Marine»), Συλλογή 2002, I-4397, σημείο 71.

<sup>(31)</sup> Ο παράγοντας προεξοφλησης για τον υπολογισμό της τελικής αξίας (terminal value, στο εξής «TV») προκύπτει ως η διαφορά μεταξύ του εφαρμοζόμενου ποσοστού WACC και του εκτιμώμενου σταθερού βιώσιμου ρυθμού ανάπτυξης (στην προκειμένη περίπτωση [...]).



- (194) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι στο ποσοστό WACC που χρησιμοποιήθηκε ως προεξοφλητικό επιτόκιο για τον υπολογισμό της NPV της ελεύθερης ταμειακής ροής, υπολογίστηκε ασφάλιστρο κινδύνου μη εξόφλησης [...] βασικών μονάδων για τα χρέη της Austrian Airlines. Αυτό προκύπτει από το ασφάλιστρο κινδύνου που εφαρμόστηκε για το δάνειο διάσωσης το οποίο χορηγήθηκε από τις τράπεζες στις αρχές του 2009. Η Επιτροπή σημειώνει ότι τον Δεκέμβριο του 2009 για μια συμφωνία ανταλλαγής κινδύνων αθέτησης (Credit Default Swap) <sup>(33)</sup> απαιτούνταν από τη Lufthansa ασφάλιστρο κινδύνου [...] βασικών μονάδων. Ένα ασφάλιστρο κινδύνου της τάξεως των [...] βασικών μονάδων παρουσιάζεται συνεπώς αρκετά χαμηλό και δεν αντανakλά πλήρως την κατάσταση κινδύνου της Austrian Airlines.
- (195) Ο εμπειρογνώμων της Επιτροπής επανέλαβε, ως εκ τούτου, τον υπολογισμό της Deloitte με ποσοστό WACC της τάξεως του [...] % και [...] %. Η Επιτροπή σημειώνει ότι το χρησιμοποιούμενο ποσοστό WACC –προκειμένου να αντανakλά το ασφάλιστρο κινδύνου το οποίο ενδεχομένως θα απαιτούσαν οι μέτοχοι και οι πιστωτές της Austrian Airlines– αυξάνει σημαντικά την αρνητική αξία ιδίου κεφαλαίου της Austrian Airlines (βλέπε πίνακα παρακάτω).

Πίνακας 8

**Ανάλυση ευαισθησίας του ποσοστού WACC για την αξία ιδίου κεφαλαίου της Austrian Airlines**

(σε εκατ. EUR)

WACC	Αξία ιδίου κεφαλαίου	Διαφορά αξίας ιδίου κεφαλαίου
[...] % στη Φάση I και II και [...] % στη Φάση III	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]

- (196) Ο εμπειρογνώμων της Επιτροπής εκτίμησε επίσης έναν συνδυασμό των πιο απαισιόδοξων και των πιο αισιόδοξων συμβάντων και των επιπτώσεών τους στην αξία ιδίου κεφαλαίου της Austrian Airlines. Ο εμπειρογνώμων προέβη σε εκτίμηση βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου της Austrian Airlines και του μοντέλου αξιολόγησης της Deloitte και κατέληξε στο αισιόδοξο και στο απαισιόδοξο σενάριο εφαρμόζοντας ασφάλιστρο κινδύνου μη εξόφλησης, το οποίο θα εφαρμόζε κατά την κρίση του η αγορά. Τα αποτελέσματα αυτών των αναλύσεων ευαισθησίας συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 9

**Ανάλυση ευαισθησίας για την αξία ιδίου κεφαλαίου της Austrian Airlines**

(σε εκατ. EUR)

	Αγοραία αξία συνολικού κεφαλαίου (1)	Καθαρές οφειλές (2)	Αξία ιδίου κεφαλαίου (1) – (2)	Διαφορά αξίας ιδίου κεφαλαίου	Διαφορά αξίας ιδίου κεφαλαίου σε %
Αισιόδοξο σενάριο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Βασικό σενάριο (Deloitte)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Απαισιόδοξο σενάριο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (197) Στο αισιόδοξο σενάριο ο εμπειρογνώμων της Επιτροπής θέτει ως υπόθεση ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι πιο επιτυχές από όσο εκτιμά η διοίκηση και ότι τα έξοδα προσωπικού μπορούν να διατηρηθούν σε σταθερό ποσοστό [...] % επί των εσόδων κατά την περίοδο 2009 έως 2012. Το ποσοστό WACC ανέρχεται σε [...] %. Αυτές οι παραδοχές καταλήγουν σε αξία ιδίου κεφαλαίου ύψους [...] εκατ. EUR, ήτοι κατά [...] εκατ. EUR ή [...] % θετικότερη αξία από αυτήν που υπολογίζεται στο βασικό σενάριο της Deloitte.

<sup>(33)</sup> Μια συμφωνία ανταλλαγής κινδύνων αθέτησης (Credit Default Swap) είναι ένα πιστωτικό παράγωγο στο πλαίσιο του οποίου ο αγοραστής της συμφωνίας πρέπει να καταβάλει στον πωλητή μια σειρά πληρωμών με αντάλλαγμα να λαμβάνει ο αγοραστής αντισταθμιστική πληρωμή σε περίπτωση που δεν εξυπηρετείται κάποια ομολογία ή δάνειο.

(198) Στο απαισιόδοξο σενάριο ο εμπειρογνώμων της Επιτροπής θέτει ως υπόθεση ότι θα σημειωθεί χαμηλότερη αύξηση του κύκλου εργασιών, η οποία συνάδει με τις εκτιμήσεις του ΑΕΠ για τις αγορές-στόχους της Austrian Airlines (ήτοι [...] % ανάπτυξη για το 2011 αντί του [...] % και [...] % για το 2012 αντί του [...] %) και, ότι η διοίκηση θα είναι σε θέση να συγκρατήσει τα έξοδα εξοπλισμού και προσωπικού κατά την περίοδο 2011 έως 2012 σε σταθερό ποσοστό αντί να εισαγάγει μέτρα μείωσης των εξόδων. Ο υπολογισμός καταλήγει σε αξία μετοχικού κεφαλαίου ύψους [...] εκατ. EUR, ήτοι κατά [...] εκατ. EUR ή [...] % αρνητικότερη αξία σε σχέση με το βασικό σενάριο.

(199) Βάσει των παραπάνω, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι με την υπόθεση της συνέχισης της δραστηριότητας της επιχείρησης («going-concern value») η αξία ιδίου κεφαλαίου της Austrian Airlines τη χρονική στιγμή της πώλησης κυμαινόταν μεταξύ [...] εκατ. EUR και [...] εκατ. EUR, ήτοι σε μέση αξία [...] εκατ. EUR.

Ποσοστό της αξίας ιδίου κεφαλαίου που πρέπει να καταβάλει ο αγοραστής

(200) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι αυτή η αξία μετοχικού κεφαλαίου αντιστοιχεί στο 100 % των μεριδίων της Austrian Airlines. Η ÖIAG κατέχει μόνο το 41,56 % αυτών των μεριδίων. Σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 του αυστριακού νόμου περί εξαγορών, μια άμεση συμμετοχή άσκησης ελέγχου είναι μια άμεση συμμετοχή σε μια εταιρεία η οποία εκχωρεί στον ιδιοκτήτη περισσότερο από το 30 % των μετοχών με μόνιμο δικαίωμα ψήφου. Στην προκειμένη περίπτωση, η ÖIAG μπορεί συνεπώς να θεωρείται ως μέτοχος ασκών τον έλεγχο. Δεν υπάρχει άλλος μέτοχος ο οποίος θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μέτοχος ασκών τον έλεγχο ή τουλάχιστον ως μειοψηφών μέτοχος με αναστέλλουσα μειοψηφία (25 % συν 1 μετοχή).

(201) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι κατά κανόνα ορίζεται μια πριμοδότηση ελέγχου η οποία αντανάκλα την αύξηση της αξίας που συνδέεται με το προνόμιο της δυνατότητας άσκησης ελέγχου, εφόσον η αρχική ένδειξη αξίας δεν αντανάκλα αυτή τη δυνατότητα. Αυτό επιβεβαιώνεται στην προκειμένη περίπτωση από το γεγονός ότι η Lufthansa, απαιτώντας συμμετοχή άσκησης ελέγχου στην Austrian Airlines, αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την αναδιάρθρωση της επιχείρησης και το προνόμιο της άσκησης ελέγχου δεν αποτελεί προνόμιο για τον αγοραστή αλλά φορτίο. Η Επιτροπή συμφωνεί επίσης με τις αυστριακές αρχές ότι το ποσοστό 58,44 % αποτελεί αρνητική πριμοδότηση ελέγχου, την οποία πρέπει να αναλάβει η ÖIAG ως μέτοχος ασκών τον έλεγχο μόλις πωλήσει τα μερίδιά της. Αυτό εξηγεί γιατί η Lufthansa πληρώνει αρνητικότερη τιμή από το 41,56 % της τιμής βάσει συνέχισης των δραστηριοτήτων (going-concern).

(202) Επιπλέον, για τα μερίδια της ÖIAG πρέπει να ληφθεί υπόψη η πτώση τιμής λόγω μαζικής πώλησης μεριδίων. Αυτή η διαφορά τιμής λαμβάνεται υπόψη για να προσδιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις στον δείκτη τιμών των μετοχών όταν, σε περίπτωση που ένα μεγάλο πακέτο μεριδίων τεθεί ταυτόχρονα προς πώληση, η αγορά κατακλύζεται από εντολές πώλησης και η ανεπαρκής ζήτηση δεν ανταποκρίνεται στην προσφορά. Στην προκειμένη περίπτωση, η συμμετοχή της ÖIAG στην Austrian Airlines αντιστοιχεί σε

36 626 875 μετοχών επί του συνόλου των 88 134 724 μετοχών. Πρέπει να συνυπολογιστεί το γεγονός ότι μόνο το 47,94 % του μετοχικού κεφαλαίου της Austrian Airlines μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης στο χρηματιστήριο. Είναι άρα λογικό η ÖIAG να αποδεχθεί χαμηλότερη τιμή προκειμένου να μπορέσει να πωλήσει τα μερίδιά της ως σύνολο («en bloc»).

(203) Βάσει των παραπάνω, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι η τιμή για τη συμμετοχή της ÖIAG που ανέρχεται στο 41,56 %, αντιστοιχεί στο 100 % της αξίας ιδίου κεφαλαίου.

(204) Επιπλέον, ανεξάρτητα από τα προβαλλόμενα επιχειρήματα και τα προαναφερόμενα συμπεράσματα, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αξία για το 41,56 %, χωρίς συνυπολογισμό της πριμοδότησης ελέγχου και της διαφοράς τιμής λόγω μαζικής πώλησης μεριδίων, κυμαίνεται μεταξύ [...] EUR και [...] EUR, ήτοι σε μέση αξία ύψους [...] EUR.

Η τιμή που κατέβαλε η Lufthansa στην ÖIAG για τα μερίδια που κατείχε στην Austrian Airlines

(205) Όπως έχει ήδη αναλυθεί, η τιμή που κατέβαλε η Lufthansa διασπάται σε τρία μέρη: α) 366 268,75 EUR (0,01 EUR ανά μετοχή), β) μια υπόσχεση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη και γ) μια εισφορά της ÖIAG ύψους 500 εκατ. EUR.

(206) Ο εμπειρογνώμων της Επιτροπής έλεγξε την ενδεχόμενη εξόφληση βάσει της υπόσχεσης αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη. Διαπίστωσε ότι η υπόσχεση εκπνέει μετά την υπογραφή των εγγράφων απόδοσης των λογαριασμών της Austrian Airlines για το οικονομικό έτος που κλείνει το 2011. Σύμφωνα με τους όρους της υπόσχεσης, η μέγιστη δυνατή επιπρόσθετη πληρωμή δεν μπορεί να υπερβεί το ανά μετοχή ποσό το οποίο καταβάλλεται στους μειοψηφούντες μετόχους σύμφωνα με τον αυστριακό νόμο περί εξαγορών, εφόσον η Lufthansa δεν αυξήσει την προσφορά της προς τους μειοψηφούντες μετόχους. Το μέγιστο ποσό που μπορεί να λάβει η ÖIAG ανέρχεται συνεπώς σε 164,1 εκατ. EUR.

(207) Η υπόσχεση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη περιλαμβάνει δύο συνιστώσες: [...] <sup>(34)</sup>.

(208) [...]

(209) Ο εμπειρογνώμων της Επιτροπής έλεγξε την έκθεση που συνέταξε ο σύμβουλος της ÖIAG, η εταιρεία Merrill Lynch, στην οποία αναλύεται η πιθανή εξόφληση βάσει της υπόσχεσης αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη. Η Moore Stephens κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το ποσοστό της Merrill Lynch για την εκτίμηση της εξόφλησης βάσει της υπόσχεσης αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη βασίζεται σε λογικές παραδοχές και χρησιμοποιεί αναγνωρισμένες και καθιερωμένες τεχνικές αξιολόγησης της κεφαλαιαγοράς.

(210) Ο εμπειρογνώμων της Επιτροπής διενήργησε παρ' όλα αυτά μια ανάλυση ευαισθησίας προκειμένου να προσδιορίσει την εξόφληση ανεξάρτητα από διάφορα [...]. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

<sup>(34)</sup> Βλέπε υποσημείωση 23.



Πίνακας 10

## Ανάλυση ευαισθησίας [...]

Ευαισθησία [...]	σωρευτικό [...]	σωρευτικό καθαρό ενοποιημένο [...]	Αποπληρωμή
0,0 %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]

- (211) Αναφορικά με [...], που αξιολογείται βάσει [...], η Επιτροπή διαπιστώνει ότι λόγω της επιδείνωσης της κατάστασης στην αγορά επιβατικών και εμπορικών μεταφορών υπάρχει ο κίνδυνος να [...].
- (212) Βάσει των παραπάνω δηλώσεων, παρουσιάζεται η [...]. Σε σχέση με τα παραπάνω, η Επιτροπή μπορεί να συναγάγει το συμπέρασμα ότι η τιμή που πλήρωσε η Lufthansa κυμαίνεται μεταξύ [...] εκατ. EUR και [...] εκατ. EUR, ανεξαρτήτως από την εξόφληση βάσει της υπόσχεσης αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη (βλέπε Πίνακα 11).

Πίνακας 11

## Γενική επισκόπηση της τιμής που κατέβαλε η Lufthansa

(σε εκατ. EUR)

Τιμή που κατέβαλε η Lufthansa για τα μερίδια της ÖIAG	Μέγιστη τιμή	Ελάχιστη τιμή
(1) Τιμή για τα μερίδια της ÖIAG	[...]	[...]
(2) Υπόσχεση αποπληρωμής από μελλοντικά κέρδη ([...])	[...]	[...]
(3) Εισφορά της ÖIAG	[...]	[...]
Άθροισμα (1) + (2) + (3)	[...]	[...]

Η τιμή που καταβλήθηκε στους μειοψηφούντες μετόχους

- (213) Σε ό,τι αφορά το γεγονός ότι η Lufthansa θα πληρώσει για τις μετοχές ελεύθερης διασποράς διαφορετική τιμή από ό,τι για τις μετοχές της ÖIAG, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι δημόσιες εξαγορές επιχειρήσεων εισηγμένων στο αυστριακό χρηματιστήριο υπόκεινται στο νόμο περί εξαγορών, την εφαρμογή του οποίου επιβλέπει η επιτροπή εξαγορών. Η επιτροπή εξαγορών διασφαλίζει ότι προστατεύονται οι μειοψηφούντες μέτοχοι και ότι η διαδικασία εξαγοράς πραγματοποιείται προς όφελος της εταιρείας-στόχου και των αγορών κινητών αξιών.
- (214) Ο νόμος περί εξαγορών υποχρεώνει τον αγοραστή που αποκτά άνω του 30 % των μεριδίων στην εταιρεία-στόχο να υποβάλει υποχρεωτική προσφορά για όλες τις συμμετοχές στην εταιρεία-στόχο εντός 20 ημερών από την υπέρβαση του εν λόγω κατωφλίου (άρθρο 22 του νόμου περί εξαγορών).
- (215) Σύμφωνα με το άρθρο 26 του νόμου περί εξαγορών η τιμή μιας υποχρεωτικής προσφοράς ή μιας οικειοθελούς προσφοράς για την απόκτηση του ελέγχου δεν μπορεί να υπερβαίνει την υψηλότερη χρηματική αντιπροσώπιση που χορηγήθηκε ή

συμφωνήθηκε εντός των τελευταίων δώδεκα μηνών πριν από την υποβολή της προσφοράς από τον υποψήφιο για τη συγκεκριμένη συμμετοχή της εταιρείας-στόχου. Η τιμή αυτή πρέπει επίσης να αντιστοιχεί τουλάχιστον στον μέσο σταθμισμένο, βάσει του όγκου συναλλαγών, χρηματιστηριακό δείκτη τιμής της εν λόγω συμμετοχής κατά τους τελευταίους έξι μήνες πριν από την ημερομηνία υποβολής της προσφοράς. Η Lufthansa, ως αγοραστής του μεριδίου άσκησης ελέγχου από την ÖIAG, υποχρεούται συνεπώς να υποβάλλει σε όλους τους μετόχους προσφορά που ανέρχεται στον μέσο σταθμισμένο δείκτη τιμών. Η Επιτροπή σημειώνει ότι ο προσφέρων δεν έχει κανένα περιθώριο στον καθορισμό αυτής της τιμής.

- (216) Επιπλέον, η συναλλαγή λόγω του δημόσιου διαγωνισμού για τα μερίδια της ÖIAG-συγκέντρωσε το ενδιαφέρον των μέσων ενημέρωσης και, για το λόγο αυτό, ο δείκτης τιμής της μετοχής επηρεάστηκε από τη δραστηριότητα της αγοράς και την κερδοσκοπία. Η διαφορά τιμής μπορεί να εξηγηθεί επίσης από τη μείωση τιμής λόγω εκχώρησης του ελέγχου που ισχύει για τις συμμετοχές μειοψηφίας. Σε αντίθεση με την πρωτοδότηση ελέγχου, η αξία των μεριδίων μειοψηφίας δεν αντικατοπτρίζει την αξία που εξαρτάται από τη συμμετοχή άσκησης ελέγχου.

- (217) Παρόλο που η συνολική τιμή που καταβλήθηκε στην ÖIAG είναι αρνητική και προκύπτει, όπως διασαφηνίστηκε παραπάνω, από διαδικασία διαπραγμάτευσης, η τιμή που καταβάλλεται για τις μετοχές ελεύθερης διασποράς ορίζεται από το νόμο, είναι πράγματι γνωστή εκ των προτέρων σε όλα τα μέρη και ανέρχεται στην προκειμένη περίπτωση σε περίπου 220 εκατ. EUR.
- (218) Σύμφωνα με τα παραπάνω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η τιμή για τις μετοχές μειοψηφίας βασίζεται αποκλειστικά σε νομικές υποχρεώσεις που οφείλει να τηρήσει η Lufthansa και ότι, συνεπώς, στην προκειμένη περίπτωση δεν μπορούν, βάσει της τιμής που καταβλήθηκε στους μειοψηφούντες μετόχους, να συναχθούν συμπεράσματα για την τιμή που καταβλήθηκε στην ÖIAG.
- Συμπέρασμα**
- (219) Από τις παραπάνω δηλώσεις προκύπτει ότι η τιμή που κατέβαλε η Lufthansa για τα μερίδια της ÖIAG κυμαίνεται μεταξύ [...] EUR και [...] EUR. Η τιμή αυτή πρέπει να αντιπαραβληθεί με την αξία βάσει συνέχισης των δραστηριοτήτων (going-concern value) της Austrian Airlines, η οποία κυμαίνεται μεταξύ [...] EUR και [...] EUR, ήτοι μέση αξία ύψους [...] EUR. Η καταβληθείσα τιμή, ως εκ τούτου, δεν είναι χαμηλότερη από την αξία βάσει συνέχισης των δραστηριοτήτων. Η Επιτροπή σημειώνει ότι ακόμη και αν η καταβληθείσα τιμή αντιστοιχεί μόνο στο 41,56 % της αξίας της επιχείρησης, η τιμή αυτή προσεγγίζει πολύ το εύρος τιμών που όρισαν οι εμπειρογνώμονες. Η Επιτροπή συμπεραίνει, συνεπώς, ότι η τιμή που κατέβαλε η Lufthansa εμπίπτει στο εύρος τιμών της αγοράς για τα πωληθέντα μερίδια που κατείχε η ÖIAG στην Austrian Airlines. Ως εκ τούτου, οι όροι δεν είχαν καμία επίδραση στην τιμή πώλησης.
- (220) Αυτό το συμπέρασμα επιβεβαιώνεται από μια ποιοτική αξιολόγηση των προαναφερόμενων όρων. Όπως αναλύεται παραπάνω, οι αυστριακές αρχές υποστήριξαν ότι οι όροι που επιβλήθηκαν στην ÖIAG μέσω της εντολής ιδιωτικοποίησης δεν ήταν ικανοί να επηρεάσουν με αρνητικό ή άλλον τρόπο την τιμή που ήταν διατεθειμένοι να καταβάλουν οι αγοραστές.
- (221) Αναφορικά με τον στόχο «βέλτιστης δυνατής διατήρησης ασφαλών θέσεων εργασίας», η Επιτροπή υποστηρίζει ότι αυτή η απαίτηση αποτελεί έναν στόχο που πρέπει να επιτευχθεί με τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια (στόχος βέλτιστης προσπάθειας). Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο όρος αυτός διατυπώθηκε κατά τέτοιον τρόπο που δεν επιβλήθηκε στους δυνητικούς αγοραστές καμία επιβαρυντική ή δεσμευτική υποχρέωση. Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι ο εν λόγω όρος δεν αποτελεί επιβάρυνση και ότι αυτό ήταν σαφές σε όλους τους δυνητικούς αγοραστές βάσει της διατύπωσης των εγγράφων της δημοπρασίας. Συνεπώς, δεν επέφερε μείωση της τιμής αγοράς και δεν ήταν σε θέση να αποθαρρύνει ενδεχόμενους επενδυτές από την υποβολή προσφορών και άρα δεν συνεπαγόταν ζημίες σε πόρους του κράτους. Αυτό το συμπέρασμα υποστηρίζεται από το γεγονός ότι όλες οι προσφορές που υπέβαλαν οι προσφέροντες ήταν διατυπωμένες με ακρίβεια, γεγονός που τους παρείχε την ευελιξία να διασφαλίσουν την πραγματοποίηση των εμπορικών φιλοδοξιών τους που προσανατολιζόνταν στο κέρδος<sup>(35)</sup>.
- (222) Αντίστοιχα, αναφορικά με τον όρο «σύσταση επιτροπής για την προστασία των αυστριακών συμφερόντων επί της εκμετάλλευσης», η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μια τέτοια επιτροπή έχει μόνο συμβουλευτικό ρόλο και δεν διαθέτει αρμοδιότητες λήψης αποφάσεων. Επιπλέον, κανείς από τους [...] υποψηφίους δεν αποθαρρύνθηκε εξαιτίας του συγκεκριμένου όρου, διότι [...]. Η Επιτροπή μπορεί συνεπώς να συμπεράνει ότι ο συγκεκριμένος όρος δεν αποτελεί επιβάρυνση, δεν επιδρά αρνητικά στην τιμή αγοράς και δεν ήταν σε θέση να αποθαρρύνει δυνητικούς επενδυτές από την υποβολή προσφορών. Συνεπώς, δεν περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.
- (223) Αναφορικά με τον στόχο της «διατήρησης του κέντρου λήψης αποφάσεων στην Αυστρία» η Επιτροπή διαπιστώνει ότι και οι [...] υποψήφιοι είχαν εκδηλώσει την πρόθεσή τους να διατηρήσουν το κέντρο λήψης αποφάσεων στην Αυστρία. Επειδή ο συγκεκριμένος όρος βασίζεται στη λογική της απαίτησης «βασικού μετόχου» και αποτελεί απλά μια πιο λεπτομερή διατύπωση της απαίτησης αυτής, η Επιτροπή εξετάζει τις δύο αυτές απαιτήσεις συνδυαστικά.
- (224) Για το ζήτημα της αυστριακής δομής βασικού μετόχου, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι αυτή η προϋπόθεση ίσχυε για όλους τους υποψηφίους και ότι και οι [...] υποψήφιοι γνώριζαν τις ιδιαιτερότητες της αγοράς της Austrian Airlines σε ορισμένες περιοχές και θα είχαν συμφέρον από τη διατήρηση ορισμένων διμερών δικαιωμάτων κυκλοφορίας. [...] Σχετικά με τα παραπάνω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι υποψήφιοι προτίθεντο να αγοράσουν την Austrian Airlines ως μια επιχείρηση που θα συνέχιζε τη λειτουργία της και όχι ως ένα σύνολο πωλούμενων στοιχείων ενεργητικού. Λόγω των πολιτικών και άλλων ιδιαιτεροτήτων του τομέα των αερομεταφορών, η αξία μιας αεροπορικής γραμμής ορίζεται σε μεγάλο βαθμό από άυλα αγαθά, όπως για παράδειγμα διαθέσιμο χρόνο χρήσης (slots) και δικαιώματα εναέριας κυκλοφορίας. Συνεπώς, η διατήρηση των δικαιωμάτων αυτών θεωρείται ως θετικό στοιχείο τόσο από τον πωλητή όσο και από τον αγοραστή προκειμένου να διασφαλιστεί στο μέλλον η αξία της επιχείρησης.
- (225) Σε ό,τι αφορά τα παραπάνω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι αυτός ο όρος καθώς και ο όρος διατήρησης του κέντρου λήψης αποφάσεων στην Αυστρία δεν αποτελούσαν επιβάρυνση. Αντιθέτως, ήταν κυρίως εμπορικοί όροι οι οποίοι επιβλήθηκαν για τη διατήρηση διμερών δικαιωμάτων κυκλοφορίας με συγκεκριμένα τρίτα κράτη και άρα για την αποτελεσματικότερη διασφάλιση των εσόδων της επιχείρησης και της αξίας της Austrian Airlines για τον δυνητικό αγοραστή αντί, για παράδειγμα, της λήψης μέτρων ρύθμισης των επιπέδων εκροών ή των επενδύσεων. Η Επιτροπή κρίνει ότι ανάλογοι όροι μπορούν μεν να προκαλέσουν προβλήματα αναφορικά με τη συμβατότητα προς το κοινοτικό δίκαιο, όμως η συνάφειά τους ήταν σαφής και σημαντική για όλους τους πιθανούς προσφέροντες, διότι ήταν απαραίτητοι για τη διατήρηση δικαιωμάτων κυκλοφορίας. Στο πλαίσιο της παρούσας εξέλιξης της διεθνούς αγοράς αερομεταφορών και των διμερών συμφωνιών με τρίτες χώρες, η Επιτροπή κρίνει ότι ανάλογοι όροι είναι συνήθεις για τον συγκεκριμένο κλάδο.

<sup>(35)</sup> Βλέπε σχετικά την απόφαση 2008/767/EK της Επιτροπής.

- (226) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι οι όροι αυτοί δεν αμφισβητήθηκαν από κανέναν δυνητικό αγοραστή. Αντιθέτως, όλοι οι υποψήφιοι επιχειρήσαν, αν και με διαφορετικό τρόπο, να τους τηρήσουν, [...]. Βάσει των παραπάνω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι ούτε η απαίτηση διατήρησης του κέντρου λήψης αποφάσεων στην Αυστρία, ούτε η απαίτηση διατήρησης μιας αυστριακής δομής βασικού μετόχου μπορούσε να επιφέρει μείωση της τιμής αγοράς και να αποθαρρύνει δυνητικούς επενδυτές από την υποβολή προσφορών και, κατά συνέπεια, οι όροι αυτοί δεν συνδέονταν με απώλεια κρατικών πόρων.
- (227) Παρόλο που γενικά θεωρείται ότι ανάλογοι όροι σε μια διαδικασία δημοπρασίας μπορούν να επιφέρουν απώλεια κρατικών πόρων, η προαναφερόμενη ποιοτική αξιολόγηση επιβεβαιώνει στην προκειμένη περίπτωση ότι, δεδομένης της ιδιαιτερότητας του κλάδου των αερομεταφορών, οι όροι αυτοί δεν είχαν καμία επίπτωση στην καταβληθείσα τιμή και ότι, αντιθέτως, συνέβαλαν στη διατήρηση της πλήρους αξίας της Austrian Airlines.
- (228) Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν περιέχεται στοιχείο ενίσχυσης υπέρ της Lufthansa στην τιμή που κατέβαλε στην ÖIAG για τα μερίδια στην Austrian Airlines.
- (229) Επειδή η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η πώληση πραγματοποιήθηκε στην αγοραία τιμή, δεν απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση του δικαίου και διαφανούς χαρακτήρα της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης στο πλαίσιο του παρόντος ελέγχου ενισχύσεων.

#### 6.1.2. Εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς

- (230) Το συμπέρασμα σύμφωνα με το οποίο η τιμή που κατέβαλε η Lufthansa στην ÖIAG για τα μερίδια στην Austrian Airlines αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να χορηγήθηκε στην ίδια την Austrian Airlines ενίσχυση. Το γεγονός ότι για μια τέτοια επιχείρηση καταβλήθηκε αγοραία τιμή μπορεί πιθανόν να διασφαλίσει ότι δεν θα χορηγηθεί στον αγοραστή κάποια νέα ενίσχυση, αλλά ο αγοραστής δεν πρέπει να συγχέεται με την επιχείρηση η οποία πωλείται σε αρνητική τιμή. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, όταν μια επιχείρηση η οποία έλαβε παράνομη ενίσχυση αγοραστεί στην αγοραία τιμή, δηλαδή στην υψηλότερη δυνατή τιμή που ένας ιδιώτης επενδυτής υπό φυσιολογικές συνθήκες ανταγωνισμού θα ήταν διατεθειμένος να καταβάλει για την εν λόγω επιχείρηση στην κατάσταση στην οποία βρισκόταν, ειδικότερα μετά τη λήψη κρατικών ενισχύσεων, το στοιχείο ενίσχυσης αξιολογείται σε αντιπαραβολή με την αγοραία τιμή και συμπεριλαμβάνεται στην τιμή αγοράς<sup>(36)</sup>.

- (231) Έτσι, όταν μια επιχείρηση πωλείται από το κράτος έναντι αρνητικής τιμής, η πώληση στην αγοραία τιμή δεν αποτελεί επαρκές κριτήριο για να τεκμηριωθεί ότι το κράτος ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς και δεν χορήγησε κρατική ενίσχυση. Ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα συνέκρινε επίσης την αρνητική αγοραία τιμή με τα έξοδα τα οποία θα προέκυπταν από εναλλακτικές λύσεις, όπως στην προκειμένη περίπτωση από την πτώχευση της επιχείρησης («σενάριο πτώχευσης»). Οι αυστριακές αρχές υποστήριξαν ότι η απόφαση για την πώληση των μεριδίων της Austrian Airlines στη Lufthansa έναντι αρνητικής τιμής ήταν η αποδοτικότερη από πλευράς κόστους επιλογή μεταξύ των εναλλακτικών επιλογών που διέθεταν. Οι υπόλοιπες επιλογές ήταν η διαρθρωμένη εκκαθάριση, το σενάριο αυτονομίας και το σενάριο πτώχευσης.

- (232) Σε ό,τι αφορά τα παραπάνω, η Επιτροπή σημειώνει ότι τα εναλλακτικά σενάρια δεν χρειάζεται να αξιολογηθούν λεπτομερώς στην παρούσα απόφαση διότι όλα θα επέφεραν υψηλότερα έξοδα σε σύγκριση με την πτώχευση.

#### Σενάριο πτώχευσης

- (233) Σε περίπτωση πτώχευσης θα έπρεπε να καλυφθούν όλες οι ανεξόφλητες υποχρεώσεις προς εξασφαλισμένους και μη πιστωτές από τα έσοδα της πώλησης των περιουσιακών στοιχείων που δεν έφεραν επιφύλαξη κυριότητας. Σύμφωνα με το αυστριακό δίκαιο, κανένας πιστωτής δεν είναι προνομιούχος, αλλά τα έξοδα του εκκαθαριστή πρέπει να αντισταθμιστούν κατά προτεραιότητα έναντι όλων των μη εξασφαλισμένων πιστωτών. Επίσης, οι αξιώσεις των εργαζομένων δεν ικανοποιούνται κατά προτεραιότητα, συνεπώς καλύπτονται βάσει της αναλογίας που ισχύει για όλους τους πιστωτές. Οι μέτοχοι σε περίπτωση πτώχευσης δεν θα μπορούσαν πιθανότατα να βασιστούν σε μια πληρωμή. Αντιθέτως, οι μέτοχοι δεν φέρουν ευθύνη για την απώλεια των μεριδίων τους.

Ανάληψη όλων των μη εξυπηρετούμενων υποχρεώσεων από την ÖIAG προκειμένου να αποτρέψει επιπτώσεις στις υπόλοιπες συμμετοχές της

- (234) Αναφορικά με τα παραπάνω, οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι η πτώχευση της Austrian Airlines θα οδηγούσε σε υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας των υπόλοιπων συμμετοχών της ÖIAG (όπως της OMV AG, της Österreichische Post, της Telekom Austria κ.λπ.) καθώς και σε υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας άλλων συμμετοχών του αυστριακού κράτους ([...]). Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι μια τέτοια υποβάθμιση θα επηρέαζε αρνητικά και τον δείκτη τιμών μετοχών των συγκεκριμένων επιχειρήσεων και θα επέφερε μαζικές απώλειες για τις συμμετοχές της ÖIAG καθώς και της Αυστριακής Δημοκρατίας.
- (235) Η υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας θα ήταν, σύμφωνα με τις αυστριακές αρχές, αποτέλεσμα της απώλειας της υποστήριξης από τη μητρική εταιρεία. Θεωρούν επίσης ότι η υποστήριξη από τη μητρική εταιρεία αποτελεί έναν από τους κύριους παράγοντες προσδιορισμού της πιστοληπτικής ικανότητας. Παρέθεσαν παραδείγματα ιδιωτικών επιχειρήσεων, όπως την πιστοληπτική ικανότητα της Bank Austria και της Hypovereinsbank, οι οποίες είχαν επωφεληθεί από την υποστήριξη της μητρικής τους εταιρείας Unicredit.

<sup>(36)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 21.3.1991 για την υπόθεση C-305/89, *Ιταλία/Επιτροπή* («Alfa Romeo»), Συλλογή 1991, I-6103, σκέψη 40, απόφαση του Δικαστηρίου της 20.9.2004 για την υπόθεση C-390/98, *H.J. Banks*, Συλλογή 2001, I-6117, σκέψη 77 και απόφαση του Δικαστηρίου της 29.4.2004 για την υπόθεση C-277/00, *Γερμανία/Επιτροπή* («SMI»), Συλλογή 2004, I-3925, σκέψη 80.

- (236) Η Επιτροπή διαπιστώνει καταρχήν ότι η κατάταξη της πιστοληπτικής ικανότητας μιας επιχείρησης, ανεξαρτήτως εάν ανήκει εξ ολοκλήρου σε ιδιώτη ή στο δημόσιο, δεν εξαρτάται μόνο από την υποστήριξη από τη μητρική εταιρεία αλλά και από άλλους παράγοντες. Καθοριστικοί παράγοντες προσδιορισμού της πιστοληπτικής ικανότητας είναι τα χαρακτηριστικά παραγωγής της επιχείρησης, ο κίνδυνος επανεπένδυσης, η απόδοση εκμετάλλευσης και κεφαλαίου καθώς και δευτερεύοντες παράγοντες πιστοληπτικής ικανότητας όπως ο βαθμός εξάρτησης από τους πελάτες, η διαφοροποίηση, η χρηματοπιστωτική κατάσταση και το προφίλ ρευστότητας γενικότερα.
- (237) Επιπλέον, τα παραδείγματα που συνοψίζονται στον πίνακα 1 αφορούν την υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας μιας μητρικής εταιρείας που οδήγησε στην υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της θυγατρικής της. Λόγω της μεθοδολογίας που χρησιμοποιείται στην αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας, η πιστοληπτική ικανότητα μιας θυγατρικής εταιρείας δεν μπορεί να είναι καλύτερη από εκείνη της μητρικής εταιρείας της. Στην προκειμένη περίπτωση, η ÖIAG δεν διαθέτει βαθμολογία πιστοληπτικής ικανότητας.
- (238) Επιπλέον, ο νόμος περί ÖIAG της 26ης Απριλίου 2000 απαγορεύει ρητά την ενοποίηση της ÖIAG με τις συμμετοχές της και, επιπλέον, όλες οι υποχρεώσεις της καλύπτονται από κρατική εγγύηση. Ο ρόλος της ÖIAG προσομοιάζει περισσότερο σε αυτόν ενός ταμείου διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων από εκείνον μιας εταιρείας χαρτοφυλακίου διαφοροποιημένου ομίλου. Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι σημαντικός αριθμός των συμμετοχών της (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria), αν και διαχωρισμένες, είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο της Βιέννης, αντί να είναι ενοποιημένες στο πλαίσιο ενιαίας δομής ομίλου, και ότι η πλειονότητα των επιχειρήσεων αυτών ανήκει σε τρίτους μετόχους εκτός της ÖIAG. Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι κατά τον έλεγχο των θεμελιωδών επιχειρηματικών δεδομένων σε επιχειρήσεις όπως την OMV AG, την Österreichische Post ή την Telekom Austria, οι αναλυτές δεν λαμβάνουν υπόψη την εξέλιξη άλλων επιχειρήσεων στις οποίες συμμετέχει η ÖIAG<sup>(37)</sup>.
- (239) Σε ό,τι αφορά τα παραπάνω, η Επιτροπή δεν αποδέχεται το επιχειρήμα ότι η πτώχευση της Austrian Airlines θα είχε επιπτώσεις στην κατάταξη της πιστοληπτικής ικανότητας των υπόλοιπων συμμετοχών και ότι θα επέφερε απώλειες στην αξία των μεριδίων της ÖIAG. Επίσης, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί ότι η πτώχευση της Austrian Airlines θα επηρέαζε την κατάταξη της πιστοληπτικής ικανότητας και την αξία και άλλων επιχειρήσεων που αποτελούν ιδιοκτησία της Αυστριακής Δημοκρατίας.
- Ανάληψη κοινωνικών δαπανών από την ÖIAG
- (240) [...]
- (241) [...]
- (242) [...]
- (243) Οι αυστριακές αρχές και η Austrian Airlines υπέβαλαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με περιπτώσεις στις οποίες επιχειρήσεις υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ανέλαβαν οικειοθελώς τις δαπάνες των κοινωνικών προγραμμάτων όταν έκλεισαν παραρτήματα ή εγκαταστάσεις τους στην Αυστρία.
- (244) Βάσει των πληροφοριών αυτών διαφαίνεται ότι στην Αυστρία αποτελεί κοινή συνήθεια μια μητρική εταιρεία ή ένας όμιλος, σε περίπτωση κλεισίματος μιας θυγατρικής εταιρείας ή μείωσης της παραγωγικής ικανότητας για μετεγκατάσταση της παραγωγής στο εξωτερικό, να αναλαμβάνει τις κοινωνικές δαπάνες. Οι αυστριακές αρχές υποστήριξαν ότι το ίδιο θα ίσχυε αν η μητρική εταιρεία ή ο όμιλος κήρυττε την πτώχευση της θυγατρικής εταιρείας του.
- (245) Αναφορικά με τα παραπάνω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, στις περιπτώσεις που παρατίθενται ενδεικτικά, η μητρική επιχείρηση συνεχίζει να διαθέτει προϊόντα υπό την εμπορική ονομασία της εκκαθαρισθείσας θυγατρικής στην Αυστρία, ακόμη και αν η παραγωγή ή τμήματα της παραγωγής μετεγκαταστάθηκαν στο εξωτερικό. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι είναι οικονομικά εύλογο κατά τη διαρθρωμένη εκκαθάριση μιας θυγατρικής να αναλαμβάνει η μητρική εταιρεία τις υποχρεώσεις της θυγατρικής εταιρείας έναντι των εργαζομένων της σύμφωνα με το ισχύον εργατικό δίκαιο, εφόσον η μητρική εταιρεία συνεχίζει να δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά. Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση, η ÖIAG στο υποθετικό σενάριο πτώχευσης θα αποσυρόταν εξ ολοκλήρου από την αυστριακή αγορά των αερομεταφορών. Έτσι, δεν είναι πειστικό το επιχειρήμα ότι ένας ιδιώτης επενδυτής (όπως μια αμιγώς χρηματοπιστωτική εταιρεία χαρτοφυλακίου) υπό παρόμοιες συνθήκες με την ÖIAG και για λόγους που αφορούν το κύρος της εμπορικής επωνυμίας «Austrian Airlines» (μιας εμπορικής επωνυμίας με την οποία δεν θα συνέδεε πλέον κανένα συμφέρον), θα αναλάμβανε τις κοινωνικές δαπάνες.
- (246) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι το ύψος των κοινωνικών δαπανών της Austrian Airlines (βλέπε Πίνακα 2) που θα αναλάμβανε υποθετικά σε περίπτωση πτώχευσης η ÖIAG, δεν μπορεί να συγκριθεί με τα παραδείγματα οικειοθελούς ανάληψης κοινωνικών δαπανών για τους ίδιους λόγους που προαναφέρθηκαν. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι οι κοινωνικές δαπάνες της Austrian Airlines σε σύγκριση με τις κοινωνικές δαπάνες που ανέλαβαν οικειοθελώς άλλες επιχειρήσεις (βλέπε Πίνακα 4) είναι υπερβολικά υψηλές τόσο αναφορικά προς τη μέση κατ' άτομο πληρωμή όσο και με το συνολικό ποσό.

(37) Βλέπε π.χ. την έρευνα της Erste Group <http://produkte.erstegroup.com/CorporateClients/de/ResearchCenter/Overview/index.phtml> ή την έρευνα της Raiffeisen Centrobank Equity [http://www.rcb.at/\\_sterreich.aktienoesterreich.0.html](http://www.rcb.at/_sterreich.aktienoesterreich.0.html)

- (247) Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι υπάρχει προφανώς μια σειρά παραγόντων οι οποίοι επηρεάζουν τις δαπάνες ενός τέτοιου κοινωνικού προγράμματος. Οι σημαντικότεροι παράγοντες είναι η αρχαιότητα των εργαζομένων στην επιχείρηση και το επίπεδο των αμοιβών τους. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι δαπάνες ενός κοινωνικού προγράμματος σε περίπτωση πτώχευσης μιας επιχείρησης και σε περίπτωση κλεισίματος μιας παραγωγικής μονάδας μπορούν να διαφέρουν από εκείνες που συνεπάγεται η μείωση της παραγωγικής ικανότητας μιας επιχείρησης η οποία συνεχίζει να δραστηριοποιείται στην αγορά.
- (248) Σε ό,τι αφορά τα παραπάνω, η Επιτροπή κρίνει ότι οι αυστριακές αρχές δεν απέδειξαν ότι η πτώχευση θα είχε τόσο αρνητική επίπτωση στο κύρος της εμπορικής επωνυμίας της ÖIAG-Holding ώστε να θεωρεί ότι υποχρεούται να αναλάβει οικειοθελώς κοινωνικές δαπάνες ανάλογης κλίμακας.
- (249) Αναφορικά με το επιχείρημα ότι η ÖIAG λειτουργεί πραγματικά ως μητρική εταιρεία της Austrian Airlines, η Επιτροπή σημειώνει ότι σύμφωνα με το αυστριακό δίκαιο, συγκεκριμένα βάσει του νόμου που διέπει την ίδρυση και τη δραστηριότητα της ÖIAG (άρθρο 11 παράγραφος 2 του νόμου περί ÖIAG), απαγορεύεται η σύσταση ενός ομίλου επιχειρήσεων μεταξύ της ÖIAG και των επιχειρήσεων στις οποίες διατηρεί συμμετοχές. Επιπλέον, στο πλαίσιο απόδοσης λογαριασμών, η ÖIAG δεν ενοποιεί στον ισολογισμό της τα αποτελέσματα των επιχειρήσεων στις οποίες διατηρεί συμμετοχές, όπως θα αναμενόταν από μια ιδιωτική εταιρεία χαρτοφυλακίου. Αυτό επιβεβαιώνεται επίσης από το γεγονός ότι (i) για σκοπούς συμμόρφωσης προς το ευρωπαϊκό δίκαιο ανταγωνισμού η ÖIAG και οι επιχειρήσεις στις οποίες συμμετέχει δεν φαίνεται να αποτελούν ενιαία οικονομική οντότητα και (ii) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου της 20ής Ιανουαρίου 2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγχωνεύσεων») <sup>(38)</sup>, η Επιτροπή, στο πλαίσιο του υπολογισμού των κατωφλίων κύκλου εργασιών, δεν θεωρεί την ÖIAG ως όμιλο επιχειρήσεων.
- (250) Ανεξάρτητα από την κοινωνική και πολιτική πίεση που θα συνεπαγόταν η απόφαση να επιτραπεί η πτώχευση της Austrian Airlines, η Επιτροπή επιμένει στην άποψη που διατύπωσε κατά την κίνηση της διαδικασίας, ότι δηλαδή η απόφαση της ÖIAG να αναλάβει οικειοθελώς δαπάνες κοινωνικού προγράμματος σε περίπτωση πτώχευσης της Austrian Airlines φαίνεται ότι προκύπτει από το γεγονός ότι η ÖIAG είναι μια κρατική εταιρεία χαρτοφυλακίου και ένας ιδιώτης επενδυτής που διαχειρίζεται μια εταιρεία χαρτοφυλακίου υπό παρόμοιες συνθήκες δεν θα αναλάμβανε τις δαπάνες αυτές.
- (251) Βάσει των παραπάνω διαπιστώνεται ότι σε περίπτωση πτώχευσης της Austrian Airlines τα έξοδα για την ÖIAG θα ήταν μηδενικά.
- (252) Η Επιτροπή κατέληξε μεν στο συμπέρασμα ότι μέσω της διαδικασίας πώλησης επιτεύχθηκε η υψηλότερη δυνατή αγο-
- ραία τιμή για την Austrian Airlines, ωστόσο έκρινε επίσης ότι η πτώχευση του αερομεταφορέα θα αποτελούσε για το κράτος την αποδοτικότερη από πλευράς κόστους λύση. Η Επιτροπή, συνεπώς, κρίνει ότι το ποσό κατά το οποίο η αρνητική τιμή υπερβαίνει τα έξοδα πτώχευσης σε βάρος του κράτους και της ÖIAG πρέπει να θεωρηθεί ως χορηγούμενος κρατικός πόρος. Επειδή τα έξοδα πτώχευσης για τον μέτοχο είναι μηδενικά, το ποσό της κρατικής ενίσχυσης συνίσταται στο πλήρες ποσό της αρνητικής τιμής που κυμαίνεται μεταξύ [...] EUR και [...] EUR – με μέγιστο ποσό τη χορήγηση ύψους[...] EUR.
- (253) Η αρνητική τιμή αγοράς περιλαμβάνει κρατικούς πόρους διότι χορηγείται απευθείας από φορέα (την ÖIAG) που ανήκει εξ ολοκλήρου στο κράτος και ελέγχεται από αυτό. Η τιμή προκύπτει από την εντολή ιδιωτικοποίησης με την οποία διέταξε την ÖIAG η αυστριακή κυβέρνηση να εκποιήσει όλα τα μερίδια που διατηρούσε στην Austrian Airlines και, για το λόγο αυτό, καταλογίζεται στο κράτος. Απευθύνεται σε μια επιχείρηση (την Austrian Airlines) η οποία, ιδίως μετά την ελευθέρωση της αερίαιας κυκλοφορίας, ανταγωνίζεται άλλους αερομεταφορείς στην κοινότητα. Επηρεάζει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές, διότι αφορά μια επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται στις μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, και νοθεύει τον ανταγωνισμό.
- (254) Ως εκ τούτου, η αρνητική τιμή αγοράς πρέπει να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

## 7. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ

- (255) Μετά την εξαγωγή του συμπεράσματος ότι η αρνητική τιμή αγοράς συνιστά κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή πρέπει στη συνέχεια να ελέγξει τη συμβατότητα της ενίσχυσης με την κοινή αγορά.
- (256) Συνεπώς, η συμβατότητα της ενίσχυσης με την κοινή αγορά πρέπει να ελεγχθεί βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 2 και παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, όπου ορίζονται οι εξαιρέσεις στον γενικό κανόνα του ασυμβίβαστου με την κοινή αγορά, όπως αυτός προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1.
- (257) Στην προκειμένη περίπτωση εξετάζεται μόνο η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ). Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) μπορούν να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.
- (258) Υπό αυτή την έννοια, το ισχύον κοινοτικό πλαίσιο για την απόφαση σχετικά με τη συμβατότητα με την κοινή αγορά συμπεριλαμβάνει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές του 1994.

<sup>(38)</sup> ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1.

### 7.1. Συμβατότητα με την κοινή αγορά και πιθανή παραβίαση των κανόνων της εσωτερικής αγοράς

- (259) Κατά την κίνηση της διαδικασίας η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Αυστρία είχε εκδώσει εντολή ιδιωτικοποίησης προς την ÖIAG στην οποία ορίζονταν μια σειρά από όρους. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι συγκεκριμένοι όροι υπό τις ιδιαίτερες συνθήκες που ισχύουν στην προκειμένη περίπτωση δεν ήταν ικανοί να επηρεάσουν με αρνητικό ή άλλον τρόπο την τιμή την οποία θα ήταν διατεθειμένοι να καταβάλουν οι αγοραστές.
- (260) Εκ πρώτης όψεως, ωστόσο, οι όροι πώλησης σχετικά με τη σύσταση επιτροπής για την προστασία των αυστριακών συμφερόντων επί της εκμετάλλευσης και τη διατήρηση αυστριακής δομής βασικού μετόχου, καθώς και η απαίτηση διατήρησης του κέντρου λήψης αποφάσεων της Austrian Airlines στην Αυστρία επιβάλλουν τη διενέργεια ελέγχου όσον αφορά ζητήματα ελευθερίας των υποκαταστημάτων, ελευθερίας παροχής υπηρεσιών και ελεύθερης κυκλοφορίας κεφαλαίου βάσει των άρθρων 43, 49 και 56 της συνθήκης ΕΚ.
- (261) Προκύπτει συνεπώς το ερώτημα σε ποιον βαθμό πρέπει η Επιτροπή να λάβει υπόψη μια ενδεχόμενη παραβίαση των κανονισμών της εσωτερικής αγοράς όταν κρίνει τη συμβατότητα της κρατικής ενίσχυσης προς την κοινή αγορά <sup>(39)</sup>.
- (262) Στην προκειμένη περίπτωση η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι όροι που επιβάλλονται από την εντολή ιδιωτικοποίησης δεν αύξησαν με κανέναν τρόπο τη νόθευση λόγω της αρνητικής τιμής, διότι οι όροι δεν είχαν υλικές επιπτώσεις στην καταβληθείσα τιμή. Στην προκειμένη περίπτωση, οι όροι που αφορούν τους μετόχους και το κέντρο λήψης αποφάσεων της επιχείρησης συνδέονται με διμερείς συμφωνίες ενάεριας κυκλοφορίας και, υπό αυτή την έννοια, η εφαρμογή τους δεν συνεπάγεται διάκριση μεταξύ των δυνητικών αγοραστών, διότι ο καθένας θα είχε συμφέρον από τη διατήρησή τους προκειμένου να διασφαλίσει τις μελλοντικές δραστηριότητές του. Συνεπώς, οι όροι που επιβάλλονται από την εντολή ιδιωτικοποίησης δεν επιφέρουν πρόσθετους περιορισμούς εκτός από όσους ήδη προβλέπονται στις διμερείς συμφωνίες ενάεριας κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, δεν υφίσταται λόγος να ληφθεί υπόψη μια ενδεχόμενη παραβίαση των κανόνων της εσωτερικής αγοράς κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης.
- (263) Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή οφείλει να αξιολογήσει εάν το σχέδιο αναδιάρθρωσης συμμορφώνεται προς τις διατάξεις των ισχυουσών κατευθυντήριων γραμμών. Σύμφωνα με τη βασική αρχή (σημείο 31 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004) «οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης κατά γενικό κανόνα επιτρέπονται μόνο σε περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να αποδειχθεί ότι η έγκριση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης δεν

είναι αντίθετη με το κοινό συμφέρον. Τούτο ισχύει μόνο εφόσον πληρούνται αυστηρές προϋποθέσεις και εφόσον είναι βέβαιο ότι οι ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού θα αντισταθμιστούν από τα οφέλη που θα προκύψουν από την επιβίωση της επιχείρησης... και εφόσον, καταρχήν, προβλέπονται επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα υπέρ των ανταγωνιστών».

- (264) Στη συνέχεια παρατίθενται διάφορες προϋποθέσεις που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές και υπό τις οποίες επιτρέπεται η χορήγηση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης.

#### 7.1.1. Ταυτότητα και επιλεξιμότητα της επιχείρησης

- (265) Σύμφωνα με το σημείο 13 των κατευθυντήριων γραμμών, «μια εταιρεία που ανήκει ή έχει εξαγορασθεί από ευρύτερο επιχειρηματικό όμιλο δεν είναι καταρχήν επιλέξιμη για ενισχύσεις... αναδιάρθρωσης, εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι η εταιρεία έχει εγγενείς δυσχέρειες οι οποίες δεν έχουν προκύψει από την αυθαίρετη κατανομή των δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου και ότι οι δυσχέρειες αυτές είναι τόσο σοβαρές ώστε να μην μπορούν να αντιμετωπιστούν από τον ίδιο τον όμιλο».
- (266) Κατά την κίνηση της διαδικασίας η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ορισμένοι ενδιαφερόμενοι διαμαρτυρήθηκαν πως σε σχέση με την εξαγορά της Austrian Airlines από τη Lufthansa η Austrian Airlines δεν ήταν επιλέξιμη για ενίσχυση.
- (267) Ως προς αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι το ανακοινωθέν μέτρο προβλέπει μεν ότι η Lufthansa εξαγοράζει την Austrian Airlines, ωστόσο οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζει η Austrian Airlines δεν συνδέονται με τη σχεδιαζόμενη εξαγορά. Οι αυστριακές αρχές παραδέχθηκαν επίσης ότι η μείωση του χρέους της Austrian Airlines («χρηματοπιστωτική αναδιάρθρωση») αποτελεί την τιμή την οποία η Lufthansa, κατόπιν διαφανούς και δημόσιου διαγωνισμού, είναι διατεθειμένη να δεχθεί για την εξαγορά και ότι η πώληση δεν θα πραγματοποιούνταν χωρίς τη λήψη του συγκεκριμένου μέτρου.
- (268) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι αποφάσεις του αυστριακού κράτους σε σχέση με τη χορήγηση πόρων και τις συμφωνίες που έχουν υπογραφεί μεταξύ της ÖIAG και της Lufthansa προβλέπουν ότι η Austrian Airlines και όχι η Lufthansa είναι ο αποδέκτης των χορηγούμενων πόρων και ότι οι χορηγούμενοι πόροι λαμβάνονται από την Austrian Airlines υπό μορφή αύξησης κεφαλαίου. Η κύρια επίδραση της χορήγησης πόρων είναι η επιβίωση της αναδιάρθρωμένης Austrian Airlines. Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι η Austrian Airlines έως την ολοκλήρωση της πώλησης δεν αποτελεί μέρος του ομίλου Lufthansa και, συνεπώς, δεν είναι συναφές το ερώτημα εάν η Lufthansa θα μπορούσε να αναλάβει την οικονομική εξυγίανση της Austrian Airlines με ίδιους πόρους. Επιπλέον, δεν υπάρχει σχέση ομίλου μεταξύ της Lufthansa και της Austrian Airlines η οποία να βασίζεται στην ήδη καθιερωμένη συνεργασία. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η Austrian Airlines δεν ανήκει στον όμιλο Lufthansa.

<sup>(39)</sup> Βάσει της νομολογίας ισχύει η αρχή «όταν οι μέθοδοι ενίσχυσης, οι οποίες συνεπάγονται σοβαρή παραβίαση άλλων ειδικών συμβατικών διατάξεων εκτός εκείνων που προβλέπονται στα άρθρα 92 και 93, μπορούν να συνδεθούν άρρηκτα με τον σκοπό της ενίσχυσης κατά τρόπο που να μην μπορούν να αξιολογηθούν ξεχωριστά» (βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 22.3.1977 για την υπόθεση 74/76, *Ianelli&Volpi/Meroni*, Συλλογή 1977,557, και απόφαση του Δικαστηρίου της 15.6.1993 για την υπόθεση C-225/91, *Matra/Επιτροπή*, Συλλογή 1993, I-3203, σκέψη 41).

- (269) Η Επιτροπή καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι η Austrian Airlines είναι ο αποδέκτης της ενίσχυσης.
- (270) Στη συνέχεια, η Επιτροπή οφείλει να διασαφηνίσει εάν η Austrian Airlines μπορεί να θεωρηθεί επιλέξιμη για αναδιάρθρωση σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004. Η Επιτροπή ήδη στην απόφασή της για τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης<sup>(40)</sup> και στην απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας ελέγχου είχε καταλήξει σε αυτό το συμπέρασμα. Κατά τη διαδικασία ελέγχου δεν ανακάλυψε στοιχεία τα οποία στάθηκαν αφορμή για να αλλάξει την εκτίμησή της.
- (271) Σχετικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η Austrian Airlines αποτελεί προβληματική επιχείρηση υπό την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών του 2004.
- 7.1.2. Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας
- (272) Η δεύτερη προϋπόθεση (όπως διατυπώνεται στο σημείο 35 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004) προβλέπει ότι «το σχέδιο αναδιάρθρωσης, του οποίου η διάρκεια πρέπει να είναι όσο το δυνατόν βραχυτέρα, πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και να βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας».
- (273) Στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 (σημείο 37) αναφέρεται ότι «το σχέδιο πρέπει να προβλέπει μία μεταστροφή της επιχείρησης η οποία να της παρέχει τη δυνατότητα να καλύπτει, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, όλα της τα έξοδα, περιλαμβανομένων των αποσβέσεων και των χρηματοοικονομικών δαπανών. Η προσδοκώμενη απόδοση των κεφαλαίων πρέπει να είναι τέτοια ώστε η αναδιαρθρωμένη επιχείρηση να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις».
- (274) Κατά την κίνηση της διαδικασίας η Επιτροπή ήγειρε ερωτήματα σχετικά με τις υποθέσεις στις οποίες βασίστηκε το υποβληθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης. Ήγειρε επίσης ερωτήματα σχετικά με τη μείωση των δαπανών και τις συνέργιες τις οποίες προτείνει το σχέδιο, δεδομένου του γεγονότος ότι η Austrian Airlines και η Lufthansa συνεργάζονταν ήδη σε μεγάλο βαθμό.
- (275) Αναφορικά με το γεγονός ότι η Lufthansa και η Austrian Airlines συνεργάζονταν ήδη στο πλαίσιο της Star Alliance και αναφορικά με την κοινοπραξία που είχαν ιδρύσει, η Αυστρία υπέβαλε πληροφορίες οι οποίες υποδεικνύουν ότι σε περίπτωση συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο η ενοποίηση επιχειρήσεων στον τομέα των αερομεταφορών υπό οικονομικά κριτήρια είναι σημαντικά μεγαλύτερη, γεγονός που συνεπάγεται υψηλότερη εξοικονόμηση δαπανών σε σύγκριση με εταιρικές σχέσεις χωρίς συμμετοχή κεφαλαίου. Η Αυστρία υποδεικνύει μελέτες εμπειρογνομώνων σύμφωνα με τις οποίες εξοικονομούνται δαπάνες ύψους περίπου 1,9 % για αμιγώς συντονιστικές εταιρικές σχέσεις, ενώ οι κοινές επιχειρηματικές δραστηριότητες οδηγούν σε εξοικονόμηση περίπου 5,6 % των συνολικών δαπανών. Τέλος, μια συνεργασία η οποία υποστηρίζεται από συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο συνεπάγεται εξοικονόμηση δαπανών ύψους περίπου 11,4 %<sup>(41)</sup>.
- (276) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται στην ενοποίηση των προνομίων τα οποία δημιουργούνται από μειώσεις δαπανών και συνέργιες που προκύπτουν από την ενσωμάτωση της επιχείρησης αερομεταφορών στον όμιλο Lufthansa. Προβλέπει μείωση και νέα διαστασιοποίηση του στόλου, βελτιστοποίηση του προϊόντος, μέτρα μείωσης των δαπανών και δυνατότητες συνεργιών.
- (277) [...] Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το μεταγενέστερο επιχειρηματικό σχέδιο της Lufthansa λαμβάνει υπόψη όσο το δυνατόν περισσότερη την επιδείνωση της κατάστασης στην παγκόσμια αγορά των αερομεταφορών και ειδικότερα στις αγορές της Austrian Airlines στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Η Lufthansa σημειώνει ότι λόγω της οικονομικής κρίσης οι προοπτικές μειώθηκαν σημαντικά σε σύγκριση με το σχέδιο του Οκτωβρίου του 2008.
- (278) Η Lufthansa παραδέχεται ότι ο πενταετής οικονομικός προγραμματισμός (2009-2013) καταδεικνύει ότι η επιχείρηση τόσο στο βασικό σενάριο όσο και στο ρεαλιστικό σενάριο, καθώς και στο απαισιόδοξο σενάριο βραχυπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα, [...] Αναμένει [...], ότι η Austrian Airlines θα είναι σε θέση να καλύψει τις αποσβέσεις, τα έξοδα χρηματοδοτικής μίσθωσης αεροσκαφών και τους τόκους από [...]. [...].
- (279) Η Lufthansa σημειώνει ότι ορισμένα από τα μέτρα που λήφθηκαν ως βάση, [...]. Σύμφωνα με τη Lufthansa, η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Austrian Airlines μπορεί ωστόσο να αποκατασταθεί μόνο εφόσον το τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης – καθώς και μελλοντικά μέτρα μείωσης των δαπανών – μπορούν να υλοποιηθούν όπως προβλέπεται ούτως ώστε να επιτευχθεί η απαραίτητη εξοικονόμηση δαπανών.
- (280) Το επιχειρηματικό σχέδιο βασίζεται σε μέση συναλλαγματική ισοτιμία USD/EUR περίπου [...] και σε μέση τιμή αργού πετρελαίου [...] ανά βαρέλι για την περίοδο 2009-2013. Επιπλέον, λαμβάνεται ως υπόθεση ότι [...].
- (281) Οι συμβάσεις εναέριας κυκλοφορίας το 2009 [...] Στη συνέχεια, το σχέδιο προβλέπει [...] ετησίως, ανάλογα με τον βαθμό στον οποίο θα ανακάμψουν οι αγορές της Austrian Airlines και θα αποδώσουν καρπούς οι κερδοφόρες συνέργιες. [...] η επιχείρηση πρέπει να πετύχει εκ νέου στις συμβάσεις εναέριας κυκλοφορίας το επίπεδο [...].
- (282) [...] Συνεπώς, οι συντελεστές πληρότητας για την περίοδο 2008 έως 2010 υπολογίζονται [...], ποσοστό που μετά το [...] θα αρχίσει να βελτιώνεται ελαφρώς. Επίσης, τα μέσα έσοδα ανά χιλιόμετρο επιβάτη για το 2009 εκτιμάται ότι θα αυξηθούν/μειωθούν κατά [...].
- (283) [...] <sup>(42)</sup>.
- (284) Λόγω της παράλληλης πορείας της Austrian Airlines και της Lufthansa, το σχέδιο περιλαμβάνει κερδοφόρες συνέργιες ύψους [...] EUR και συνέργιες δαπανών ύψους [...] EUR που αναμένεται να επιτευχθούν μετά το [...].

(40) Βλέπε υποσημείωση 8.

(41) Βλέπε υποσημείωση 27.

(42) [...].

(285) Οι κερδοφόρες συνέργιες αποτελούνται κατά ένα τρίτο από [...], κατά ένα τρίτο από [...] και κατά ένα τρίτο από [...].

(286) [...]

(287) Αναφορικά με το προσωπικό, προβλέπεται [...]. Επί του παρόντος, ο οργανισμός διανομής της Austrian Airlines αριθμεί [...] εργαζομένους εκ των οποίων [...] στην Αυστρία. Η Lufthansa προβλέπει [...]. Αυτό σημαίνει ότι [...]. Επιπλέον, στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται επί-

σης μια προσαρμογή [...], διότι η εν λόγω παραγωγική ικανότητα συνδέεται με τον όμιλο Lufthansa. Αυτή η προσαρμογή εκτιμάται ότι θα επιφέρει [...] (...). Επίσης, σχεδιάζονται μικρότερες τροποποιήσεις σε άλλα τμήματα της επιχειρηματικής δραστηριότητας, συγκεκριμένα [...]. Από το τέλος 2008 έως το 2013 τα μέτρα αυτά μειώνονται σε [...].

(288) Οι συνολικές έκτακτες δαπάνες ύψους [...] εκατ. EUR που σχεδιάζονται για την Austrian Airlines για την περίοδο 2009-2013 περιλαμβάνουν δαπάνες [...].

Πίνακας 12:

**EBIT προ έκτακτων πληρωμών, 2008-2013, βάσει των υποθέσεων της Lufthansa**

(σε εκατ. EUR)

EBIT προ έκτακτων πληρωμών	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(289) Τα κέρδη προ τόκων και φόρων (EBIT) της επιχείρησης (επιχειρησιακό σημείο ισοσκελίσης κερδών/ζημιών (break-even point)) πριν από τον συνυπολογισμό των έκτακτων πληρωμών ανέρχεται σε [...].

(290) Η Lufthansa υποδεικνύει ωστόσο ότι η Austrian Airlines επιβαρύνεται με ετήσιους τόκους ύψους περίπου [...] EUR λόγω σημαντικών χρηματοπιστωτικών υποχρεώσεων υπό μορφή τόκων και συντάξεων. Το κατώφλι καθαρού κέρδους επιτυγχάνεται [...].

(291) Η Επιτροπή οφείλει να εκτιμήσει εάν η Austrian Airlines είναι σε θέση να ολοκληρώσει με επιτυχία την αναδιάρθρωση της εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. [...]

(292) Βάσει του σχεδίου που καταρτίστηκε, η Austrian Airlines πρέπει να είναι σε θέση να μειώσει σημαντικά τις δαπάνες της. Αυτή η σημαντική μείωση της βάσης δαπανών πρέπει, σε συνδυασμό με [...], να δώσει στην εταιρεία την απαραίτητη ευελιξία και προσαρμοστικότητα ώστε να πλησιάσει στην επίτευξη των στόχων.

(293) Ως προς τα παραπάνω, η Επιτροπή κρίνει ότι η Austrian Airlines θα πρέπει να είναι σε θέση να υλοποιήσει με επιτυχία την αναδιάρθρωσή της μέχρι το 2015. Η Επιτροπή ωστόσο δεν θεωρεί ότι η ημερομηνία εφαρμογής του προγράμματος «Go4Profit» θα πρέπει να θεωρηθεί ως σημείο έναρξης της αναδιάρθρωσης. Φαίνεται ότι τα μέτρα που λαμβάνονται στο πλαίσιο του προγράμματος «Go4Profit» –ακόμη και αν έχουν οδηγήσει σε μείωση του φορτίου δαπανών της Austrian Airlines– δεν ήταν μάλλον επαρκή για την αναδιάρθρωση της επιχείρησης και είχαν σχεδιαστεί βάσει της λύσης αυτονομίας.

(294) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να ελέγξει εάν οι παραδοχές στις οποίες βασίζεται το σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι επαρκείς

υπό τις δεδομένες συνθήκες και αν οι προβλέψεις και τα προγνωστικά ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών. Στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 (σημείο 35) προβλέπεται σχετικά: «Το σχέδιο αυτό πρέπει να υποβληθεί στην Επιτροπή με όλες τις αναγκαίες διευκρινίσεις, και ιδίως να συνοδεύεται από μελέτη αγοράς. Η βελτίωση της βιωσιμότητας πρέπει να προκύπτει κατά κύριο λόγο από τη λήψη εσωτερικών μέτρων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Μπορεί να βασίζεται σε εξωγενείς παράγοντες τους οποίους δεν μπορεί να επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό η επιχείρηση, όπως διακυμάνσεις των τιμών ή της ζήτησης, αλλά μόνον εφόσον οι υποθέσεις που διατυπώνονται για την αγορά τυγχάνουν γενικής αποδοχής.»

(295) Βάσει των παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επιχειρηματικό σχέδιο που υποβλήθηκε τον Απρίλιο 2009 περιέχει ρεαλιστικές αρνητικές προβλέψεις. Οι παραδοχές σχετικά με την τιμή καυσίμων, τις συναλλαγματικές ισοτιμίες, τον όγκο κυκλοφορίας και την εξέλιξη της αγοράς, τις οποίες υπέβαλε η Lufthansa στην Επιτροπή, είναι εύλογες και, ως εκ τούτου, οι προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με την πρόοδο στο συνολικό αποτέλεσμα της Austrian Airlines, δεδομένων των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης στον τομέα των αερομεταφορών, φαίνονται βάσιμες. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μια επιχείρηση έχει μεγαλύτερες πιθανότητες να καταστεί βιώσιμη εάν περάσει υπό τον έλεγχο ενός νέου, ιδιώτη ιδιοκτήτη και, υπό αυτή την έννοια, η πώληση αποτελεί πράγματι βασικό στοιχείο της αναδιάρθρωσης της Austrian Airlines.

(296) Λαμβάνοντας υπόψη τους ως άνω παράγοντες, η Επιτροπή κρίνει ότι η Austrian Airlines θα είναι σε θέση να αποκαταστήσει εκ νέου τη μακροχρόνια βιωσιμότητά της από το 2015 και εξής, όπως προβλέπεται στο επιχειρηματικό σχέδιο για την περίοδο 2009-2015. Η βιωσιμότητα, συνεπώς, θα αποκατασταθεί εντός περιόδου αναδιάρθρωσης διάρκειας περίπου έξι ετών, προθεσμία που η Επιτροπή θεωρεί ως εύλογο διάστημα.



## 7.1.3. Ύψος ίδιας συμμετοχής

- (297) Αναφορικά με το ύψος της ίδιας συμμετοχής, οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 (σημείο 43) προβλέπουν ότι «Οι αποδέκτες της ενίσχυσης πρέπει καταρχήν να συμβάλλουν σημαντικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με δικούς τους πόρους, περιλαμβανομένης της πώλησης στοιχείων του ενεργητικού που δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης, ή με εξωτερική χρηματοδότηση που εξασφαλίζουν υπό όρους της αγοράς. Αυτή η συμβολή αποτελεί ένδειξη ότι οι αγορές πιστεύουν στο εφικτό της επιστροφής σε βιωσιμότητα. Αυτή η συμβολή πρέπει να είναι πραγματική, δηλαδή ουσιαστική, αποκλείοντας κάθε μελλοντικά προσδοκώμενα κέρδη όπως οι ταμειακές εισροές και να είναι όσο το δυνατόν υψηλότερη». Στις κατευθυντήριες γραμμές αναφέρεται το ύψος της ίδιας συμμετοχής που θεωρείται συνήθως ως εύλογο. Για επιχειρήσεις του μεγέθους της Austrian Airlines η συμμετοχή αυτή πρέπει να ανέρχεται σε 50 %. Η Επιτροπή διαπιστώνει σχετικά ότι σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 (σημείο 18), οι κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν με την επιφύλαξη ειδικών κατά τομείς κανόνων σχετικά με τις προβληματικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για τον τομέα των αερομεταφορών.
- (298) Ως προς τα ανωτέρω, οι αυστριακές αρχές υποστήριξαν ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994, οι οποίες αποτελούσαν *lex specialis* σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ αεροπορικών εταιρειών, δεν προέβλεπαν συγκεκριμένο ελάχιστο όριο ίδιας οικονομικής συμμετοχής. Ως εκ τούτου, προβάλλουν ότι η απαίτηση πληρείται σε κάθε περίπτωση και ότι η ίδια οικονομική συμμετοχή της τάξεως του 50 % υπερβαίνει τα απαιτούμενα έξοδα αναδιάρθρωσης.
- (299) Οι αυστριακές αρχές υποστηρίζουν ότι τα συνολικά έξοδα αναδιάρθρωσης ανέρχονται σε [...] EUR και ότι η χορηγούμενη κρατική ενίσχυση από την Αυστρία είναι 500 εκατ. EUR, γεγονός που συνεπάγεται ότι η ίδια οικονομική συμμετοχή της Austrian Airlines και της Lufthansa ανέρχεται σε περίπου [...] εκατ. EUR, ήτοι 55,5 % του συνόλου.
- (300) Οι πληροφορίες που υπέβαλε η Lufthansa αποκλίνουν ελαφρώς από τα παραπάνω. Η Lufthansa υποστηρίζει ότι τα συνολικά έξοδα αναδιάρθρωσης ανέρχονται σε [...] εκατ. EUR. Επειδή οι πόροι που χορηγήσε η Αυστρία ανέρχονται, βάσει των παραπάνω, σε 500 εκατ. EUR, η ίδια οικονομική συμμετοχή της Austrian Airlines και της Lufthansa ανέρχεται σε περίπου [...] εκατ. EUR, ήτοι 67 % του συνόλου.
- (301) Τόσο η Αυστρία όσο και η Lufthansa υποστηρίζουν ότι η Lufthansa πρέπει να μειώσει τα χρέη της προκειμένου να διατηρήσει το καθαρό ενεργητικό ολόκληρου του ομίλου στα επίπεδα του παρελθόντος, διότι ο βαθμός χρέωσης της Austrian Airlines είναι υψηλότερος από εκείνον της Lufthansa. Οι συνολικές καθαρές υποχρεώσεις της Austrian Airlines (χωρίς τη βοήθεια διάσωσης των 200 εκατ. EUR, που καταβάλλονται μετά την ολοκλήρωση της εξαγοράς) ανέρχονται σε περίπου [...] EUR. Μετά τη μερική επιστροφή, με τη βοήθεια της εισφοράς ύψους 500 εκατ. EUR, υπολείπονται καθαρές υποχρεώσεις ύψους [...] εκατ. EUR. Η Austrian Airlines εξαγοράζεται από τη Lufthansa μαζί με τις εν λόγω υποχρεώσεις. Αυτό αντιστοιχεί στο [...]. Η διαφορά στον βαθμό χρέωσης της Lufthansa, στο [...], ανέρχεται σε [...]. EUR. Επί του παρόντος, όμως, δεν είναι σαφές πώς και πότε θα πραγματοποιηθεί η εξόφληση των οφειλών της Austrian Airlines.
- (302) Στην περίπτωση που το ποσό αυτό καταβληθεί νόμιμα υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου από τη Lufthansa στην Austrian Airlines, η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί ότι το ποσό αυτό αποτελεί ίδια συμμετοχή. Αντίθετα, η απλή ανάληψη του φορτίου οφειλών της Austrian Airlines και η επίπτωσή της στον ισολογισμό του ομίλου Lufthansa δεν θα αποτελούσαν ίδια συμμετοχή. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι από το μη συνυπολογισμό του στοιχείου αυτού ως δαπάνης αναδιάρθρωσης και ως ίδιας συμμετοχής προκύπτουν τα ποσά των [...] αντίστοιχα.
- (303) Αναφορικά με τις συσσωρευμένες λειτουργικές ζημιές της Austrian Airlines για την περίοδο 2009-2013, που αναγράφονται στον Πίνακα 12, αναπροσαρμόζεται το συνολικό άδρισμα των [...] EUR με προεξοφλητικό επιτόκιο 9,7 % επί αξίας κεφαλαίου (NPV) ύψους [...] EUR. Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί ότι το ποσό αυτό, το οποίο χορηγείται μετρητοίς από τη Lufthansa, αποτελεί ίδια συμμετοχή στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.
- (304) Αναφορικά με ορισμένα άλλα έξοδα, όπως έξοδα ενοποίησης για την επίτευξη των ετήσιων αποτελεσμάτων συνεργιών ([...] EUR), τρέχοντα επιπρόσθετα έξοδα αναδιάρθρωσης μετά την πώληση τον Δεκέμβριο 2008 ([...] EUR) και έξοδα συναλλαγής ([...] EUR), η Επιτροπή αποδέχεται ότι αυτά αποτελούν μέρος των εξόδων αναδιάρθρωσης και αναλαμβάνονται από τη Lufthansa.
- (305) Σε ό,τι αφορά τα έξοδα του προγράμματος «Go4Profit» ύψους [...] EUR, η Επιτροπή δεν προτίθεται να τα αναγνωρίσει ως αποδεκτά έξοδα, διότι είχαν προκύψει πριν από την έναρξη της υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Το ίδιο ισχύει για τα υψηλότερα έξοδα αναχρηματοδότησης εξαιτίας της χρηματοπιστωτικής κρίσης ύψους [...] EUR, τα οποία χαρακτηρίστηκαν από τις αυστριακές αρχές ως πληρωμές των εξόδων αναδιάρθρωσης της Lufthansa. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα έξοδα αυτά δεν αναφέρθηκαν από τη Lufthansa και ότι αποτελούν συνήθη λειτουργικά έξοδα.
- (306) Στον πίνακα που ακολουθεί συνοψίζεται η αξιολόγηση των διαφόρων πληρωμών των εξόδων αναδιάρθρωσης από την Επιτροπή.

Πίνακας 13:

## Έξοδα αναδιάρθρωσης της Austrian Airlines

Μέτρο	Παρατηρήσεις της Αυστρίας	Παρατηρήσεις της Lufthansa	Αξιολόγηση της Επιτροπής
Συμμετοχή της ÖIAG στη μείωση των καθαρών υποχρεώσεων	500 εκατ. EUR 0 % ίδια συμμετοχή	500 εκατ. EUR 0 % ίδια συμμετοχή	500 εκατ. EUR 0 % ίδια συμμετοχή
Μείωση του βαθμού χρέωσης στο επίπεδο της Lufthansa	[...]	[...]	[...]
Έξοδα του προγράμματος «Go4Profit»	[...]	[...]	[...]
Επιπρόσθετα μέτρα αναδιάρθρωσης που εισήχθησαν μετά τον Δεκέμβριο 2008	[...]	[...]	[...]
Έξοδα ενοποίησης με στόχο την επίτευξη απαραίτητων συνεργιών	[...]	[...]	[...]
Έξοδα συμβούλων/συναλλαγής	[...]	[...]	[...]
Υψηλότερα έξοδα αναχρηματοδότησης εξαιτίας της χρηματοπιστωτικής κρίσης	[...]	[...]	[...]
Αξία κεφαλαίου (NPV) των συσσωρευμένων λειτουργικών ζημιών	[...]	[...]	[...]
Συνολικά έξοδα αναδιάρθρωσης	[...]	[...]	[...]
Ύψος ίδιας συμμετοχής	[...] EUR (56 %)	[...] EUR (67 %)	[...] EUR (64 %) EUR [...] (52 %)

(307) Βάσει των παραπάνω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα συνολικά έξοδα αναδιάρθρωσης θα ανέλθουν σε περίπου [...] εκατ. EUR (ή [...] EUR για την περίπτωση στην οποία η Lufthansa δεν μειώσει το βαθμό χρέωσης της Austrian Airlines κατά [...] EUR), όπου η ίδια συμμετοχή (που παρέχεται από κοινού ή μεμονωμένα από την Austrian Airlines ή/και τη Lufthansa) ανέρχεται σε [...] EUR (ή [...] EUR). Αυτό αντιστοιχεί σε 64 % (ή 52 %) των εξόδων αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή μπορεί, ως εκ τούτου, να συναγάγει το συμπέρασμα ότι η απαίτηση επαρκούς ίδιας συμμετοχής στα έξοδα αναδιάρθρωσης πληρείται στην προκειμένη περίπτωση.

#### 7.1.4. Η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο απαραίτητο ελάχιστο

(308) Στο σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 αναφέρεται: «Το ποσό και η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζονται στο απολύτως ελάχιστο των εξόδων αναδιάρθρωσης που απαιτούνται για την υλοποίηση της αναδιάρθρωσης με βάση τους διαθέσιμους χρηματοοικονομικούς πόρους της επιχείρησης, των μετόχων της ή του επιχειρηματικού ομίλου στον οποίο ανήκει. Αυτή η αξιολόγηση λαμβάνει υπόψη οποιαδήποτε προηγούμενως χορηγηθείσα ενίσχυση διάσωσης». Η Επιτροπή κρίνει ότι πληρείται η εν λόγω προϋπόθεση.

(309) Τα έξοδα αναδιάρθρωσης ανέρχονται, όπως αναφέρεται παραπάνω, σε [...] EUR, ενώ το ποσό ενίσχυσης περιορίζεται σε 500 εκατ. EUR. Τόσο η Αυστρία όσο και η Lufthansa υποστήριξαν ότι το ποσό των 500 εκατ. EUR αποτελεί το ελάχιστο απαραίτητο ποσό που απαιτείται για την αποκατά-

σταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Austrian Airlines. Χωρίς την εισφορά, η οποία θα χρησιμοποιηθεί για τη μείωση των υποχρεώσεων της Austrian Airlines, δεν θα ήταν οικονομικά εφικτή η εξαγορά της επιχείρησης από τη Lufthansa.

(310) Σε ό,τι αφορά τα παραπάνω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το ποσό των 500 εκατ. EUR προκύπτει ως αρνητική ελάχιστη τιμή την οποία ήταν διατεθειμένη να αποδεχθεί η Lufthansa κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού. Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι το εν λόγω ποσό θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τη μείωση της υπερχρέωσης της Austrian Airlines και, συνεπώς, δεν θα οδηγήσει σε πλεονασματική ρευστότητα για την Austrian Airlines.

(311) Η Επιτροπή θεωρεί το ποσό αυτό ως αποδεκτό και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κατόπιν αντιπαραβολής των αντίστοιχων εξόδων δεν χορηγείται υπερβολική ενίσχυση. Το κύριο μέρος των πόρων για την αναδιάρθρωση καλύπτεται από τους πόρους της ίδιας της Austrian Airlines ή/και της Lufthansa.

#### 7.1.5. Αντισταθμιστικά μέτρα

(312) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 (σημείο 38) προβλέπουν επίσης ότι: «πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα για να διασφαλισθεί ότι θα ελαχιστοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα αποτελέσματα της ενίσχυσης που αλλοιώνουν τις συναλλαγές κατά τρόπον ώστε τα θετικά αποτελέσματα να υπερισχύουν των αρνητικών. Διαφορετικά, η ενίσχυση θα θεωρηθεί "αντίθετη προς το κοινό συμφέρον" και συνεπώς ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.»

- (313) Παρακάτω (σημείο 39) προβλέπεται ότι: «μεταξύ των πιθανών μέτρων περιλαμβάνονται η πώληση στοιχείων του ενεργητικού, η μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά και η μείωση των εμποδίων εισόδου στις συγκεκριμένες αγορές. Όταν η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον τα αντισταθμιστικά μέτρα είναι κατάλληλα, θα λαμβάνει υπόψη τη διάρθρωση της αγοράς και τις συνθήκες ανταγωνισμού κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα από τα εν λόγω μέτρα δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την επιδείνωση της διάρθρωσης της αγοράς, ...».
- (314) Αναφορικά με την απαίτηση κατάλληλων αντισταθμιστικών μέτρων υπό την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 και των κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές του 1994, τόσο η Αυστρία όσο και η Lufthansa υποστήριξαν ότι η βάση για την αξιολόγηση των μέτρων για αποφυγή νόθευσης του ανταγωνισμού είναι το σημείο 38 τρίτο εδάφιο των κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές του 1994, σύμφωνα με το οποίο ένα πρόγραμμα αναδιάρθρωσης πρέπει να περιλαμβάνει τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας, εφόσον αυτό απαιτείται για την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας ή/και από την κατάσταση της αγοράς.
- (315) Οι αυστριακές αρχές και η Lufthansa υποστήριξαν ότι οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αερομεταφορές του 1994, καθώς αποτελούν *lex specialis* έναντι των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, υπερισχύουν αυτών. Αυτό προκύπτει από το σημείο 18 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, σύμφωνα με το οποίο οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 ισχύουν με την επιφύλαξη ειδικών κατά τομείς κανόνων σχετικά με τις προβληματικές επιχειρήσεις. Ούτε η αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας ούτε η κατάσταση της αγοράς καθιστούν απαραίτητη τη λήψη αντισταθμιστικών μέτρων πέραν των ήδη σχεδιασμένων μέτρων κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης.
- (316) Αναφορικά με αυτό το επιχείρημα, η Επιτροπή κρίνει ότι η κατάσταση της αγοράς στην προκειμένη περίπτωση απαιτεί πραγματικά επιπρόσθετη μείωση της παραγωγικής ικανότητας. Η Επιτροπή απορρίπτει την υπόθεση ότι οι μοναδικοί δείκτες πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας που πρέπει να λάβει υπόψη είναι οι ανεπαρκείς συντελεστές πληρότητας ή/και η συχνή απόσυρση των παραγόντων της αγοράς και η έλλειψη κινήτρων για τη διείσδυση νέων παραγόντων στην αγορά. Σε ό,τι αφορά τα παραπάνω, η Επιτροπή σημειώνει ότι η Austrian Airlines από το 2006 έχει υλοποιήσει μέτρα μείωσης των εξόδων και αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο του προγράμματος «Go4Profit» και το συγκεκριμένο πρόγραμμα δεν αποκατέστησε τη βιωσιμότητα της επιχείρησης. Η Austrian Airlines υπέστη και στο παρελθόν ζημιές, υφίσταται ζημιές επί του παρόντος και θα υφίσταται ζημιές και μεσοπρόθεσμα, γεγονός που σημαίνει ότι θα πρέπει να μειώσει τη βάση εξόδων της και να προσαρμόσει ή να μειώσει την παραγωγική της ικανότητα σε μη αποδοτικά τμήματα των αγορών που εξυπηρετεί.
- (317) Το σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 προβλέπει: «Ο βαθμός μείωσης πρέπει να αποφασίζεται για κάθε περίπτωση χωριστά. Η Επιτροπή καθορίζει την έκταση του περιορισμού ή της μείωσης αυτής στη βάση της μελέτης αγοράς που επισυνάπτεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και, ενδεχομένως, στη βάση οποιασδήποτε άλλης πληροφορίας που έχει στη διάθεσή της, κυρίως στη βάση των πληροφοριών που παρέχουν οι ενδιαφερόμενοι».
- (318) Οι αυστριακές αρχές αντικρούουν ότι η Austrian Airlines είχε εισαγάγει από το 2006 το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης «Go4Profit» βάσει του οποίου μείωσε το μέγεθος του στόλου της και αποσύρθηκε από μια σειρά μακρινών δρομολογίων. Η παραγωγική ικανότητα στα μακρινά αεροδρόμια μειώθηκε κατά περίπου [...]. Ο αριθμός του προσωπικού μειώθηκε κατά [...] θέσεις εργασίας ή περίπου [...] και συρρικνώθηκε ο στόλος των [...] αεροσκαφών.
- (319) Σχετικά με τα παραπάνω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το πρόγραμμα «Go4Profit» εγκαινιάστηκε το 2006 και διήρκεσε ως το 2007. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως προσωρινό σχέδιο που συνδέεται με τα μέτρα που ανακοινώθηκαν τον Δεκέμβριο 2008 και τα τροποποιημένα μέτρα του Απριλίου 2009. Συνεπώς, και για τους λόγους που αναφέρονται στο σημείο 293, η Επιτροπή θεωρεί ως αντισταθμιστικά μέτρα μόνο τις μειώσεις της παραγωγικής ικανότητας που πραγματοποιήθηκαν από το 2008 και εξής.
- (320) Κατά τη διάρκεια του 2008 η παραγωγική ικανότητα στα δρομολόγια γραμμής μειώθηκε κατά περίπου [...] και στις ναυλωμένες πτήσεις κατά [...], το οποίο αντιστοιχεί σε μείωση της παραγωγικής ικανότητας στις διαθέσιμες θέσεις ανά χιλιόμετρο (ΔΘΧ) συνολικά [...] σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.
- (321) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης που ανακοινώθηκε τον Δεκέμβριο 2008 η Lufthansa προέβλεπε [...]
- (322) Επιπλέον, στις αρχές του 2009 λήφθηκαν περαιτέρω μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία οδήγησαν σε περαιτέρω μείωση της παραγωγικής ικανότητας στα δρομολόγια γραμμής (τόσο μέσω της κατάργησης δρομολογίων όσο και μέσω της μείωσης της συχνότητας συνδέσεων) κατά [...] και στα ναυλωμένα δρομολόγια κατά [...]. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας σε ΔΘΧ από το 2008 έως το 2009 κατά συνολικά [...]. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται στην υπόθεση ότι κατά το 2010 η εξέλιξη της αγοράς θα αντιστραφεί και θα προκύψει αύξηση της παραγωγικής ικανότητας.
- (323) Οι αυστριακές αρχές προσέφεραν ως αντισταθμιστικό μέτρο να μειώσει η Austrian Airlines (συμπεριλαμβανομένων των θυγατρικών εταιρειών της) το σύνολο των διαθέσιμων θέσεων ανά χιλιόμετρο από τις αρχές του 2008 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2010 κατά 15 % (βάση σύγκρισης αποτελεί το σύνολο των διαθέσιμων θέσεων ανά χιλιόμετρο κατά το οικονομικό έτος 2007). Αυτό συνεπάγεται σημαντική μείωση στον τομέα των ναυλώσεων, όπου θα σημειωθεί μείωση των διαθέσιμων θέσεων ανά χιλιόμετρο έως το τέλος του έτους [...] κατά [...] σε σύγκριση με [...].
- (324) Επιπλέον –και σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Επιτροπής– η ανάπτυξη σε διαθέσιμες θέσεις ανά χιλιόμετρο μετά το 2010 περιορίζεται στο μέσο ρυθμό ανάπτυξης που καθορίζεται για τους αερομεταφορείς-μέλη της Association of European Airlines. Ο στόχος αυτός είτε θα επιτευχθεί έως τα τέλη του 2015 είτε, εφόσον αυτό συμβεί πριν από το τέλος του 2015, θα παραμείνει σε ισχύ έως το χρονικό σημείο στο οποίο η Austrian Airlines θα επιτύχει ισοσκελισμένο EBIT.

- (325) Προκειμένου η Επιτροπή να είναι σε θέση να επιβλέπει την τήρηση αυτού του ανώτατου ορίου για τις αυξήσεις της παραγωγικής ικανότητας, πρέπει να υποβάλλονται στην Επιτροπή ετήσιες εκθέσεις το αργότερο έως το τέλος του Μαρτίου του έτους που ακολουθεί.
- (326) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η αγορά αεροπορικών μεταφορών σημείωσε μείωση στις αρχές του 2009 σημαντική ύφεση, ωστόσο οι μειώσεις στην παραγωγική ικανότητα και το ανώτατο όριο ανάπτυξης πρέπει να αξιολογηθούν για ολόκληρη τη χρονική περίοδο κατά την οποία ισχύουν. Κατά την αξιολόγηση πρέπει να ληφθεί υπόψη η δυνατότητα ανάκαμψης της αγοράς από το 2010 και μετά, η οποία θα μεταφραζόταν σε περαιτέρω μείωση του μεριδίου της αγοράς του αερομεταφορέα. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης σχετικά ότι κατά την περίοδο της σχεδιαζόμενης αναδιάρθρωσης ο στόλος των 98 αεροσκαφών το 2008 μειώνεται σε [...] αεροσκάφη το 2011. Η Επιτροπή διαπιστώνει σχετικά ότι [...].
- (327) Επιπλέον, σε ό,τι αφορά τη στενή σχέση μεταξύ της κρατικής ενίσχυσης -που συνδέεται με την πώληση της συμμετοχής την οποία κατείχε το αυστριακό κράτος στον όμιλο επιχειρήσεων της Austrian Airlines- και της συγχώνευσης της Lufthansa και της Austrian Airlines, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα αντισταθμιστικά μέτρα που συνδέονται με την κρατική ενίσχυση πρέπει να αξιολογηθούν βάσει των αντισταθμιστικών μέτρων που προτείνονται στην ισχύουσα διαδικασία ελέγχου συγχωνεύσεων<sup>(43)</sup>.
- (328) Η Lufthansa και η Austrian Airlines πρότειναν συγκεκριμένα αντισταθμιστικά μέτρα στο πλαίσιο της παράλληλης απόφασης ελέγχου συγχωνεύσεων, όπως για παράδειγμα τη συνεχιζόμενη παροχή διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) σε διάφορους αερολιμένες που ανήκουν στην παραγωγική τους ικανότητα, επιτρέποντας σε έναν ή περισσότερους νέους μετόχους τη λειτουργία νέων ή επιπρόσθετων ανταγωνιστικών εναέριων συνδέσεων. Βάσει των παραπάνω η Lufthansa, η Austrian Airlines καθώς και οι εκάστοτε θυγατρικές τους εταιρείες, υποχρεούνται να διαθέσουν βάσει ειδικής διαδικασίας διαθέσιμο χρόνο χρήσης (slots)<sup>(44)</sup> στα αεροδρόμια της Βιέννης, της Στουτγάρδης, της Κολωνίας, του Μονάχου, της Φρανκφούρτης και των Βρυξελλών στα δρομολόγια για τα οποία η Επιτροπή έχει εγκρίνει ενστάσεις βάσει του δικαίου περί ανταγωνισμού<sup>(45)</sup> (στο εξής οι καθορισμένες συνδέσεις μεταξύ πόλεων).
- (329) Ο αριθμός του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) που πρέπει να διατεθεί θα πρέπει να παρέχει σε ένα νέο αερομεταφορέα<sup>(46)</sup> τη δυνατότητα να πετάει στις καθορισμένες συνδέσεις μεταξύ πόλεων στην ακόλουθη συχνότητα:
- Βιέννη-Στουτγάρδη: έως και τρεις (3) συνδέσεις ημερησίως,
- Βιέννη-Κολωνία/Βόννη: έως και τρεις (3) συνδέσεις ημερησίως, όχι όμως περισσότερες από 18 συνδέσεις εβδομαδιαίως,
- Βιέννη-Μόναχο: έως και τέσσερις (4) συνδέσεις ημερησίως,
- Βιέννη-Φρανκφούρτη: έως και πέντε (5) συνδέσεις ημερησίως,
- Βιέννη-Βρυξέλλες: έως και τέσσερις (4) συνδέσεις ημερησίως, όχι όμως περισσότερες από 24 συνδέσεις εβδομαδιαίως.
- (330) Αυτά τα αντισταθμιστικά μέτρα θα επιτρέπουν την έγκαιρη και ουσιαστική ένταξη ή επέκταση των ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στα εν λόγω δρομολόγια και, για τον λόγο αυτό, επηρεάζουν την κατάταξη των συγχωνευθεισών εταιρειών στην αγορά.
- (331) Σε ό,τι αφορά τα παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπό τις ιδιαίτερες συνθήκες που ισχύουν στην προκειμένη περίπτωση, τα αντισταθμιστικά μέτρα που προτείνονται στο πλαίσιο της απόφασης ελέγχου συγχωνεύσεων, συγκεκριμένα η προτεινόμενη μείωση της παραγωγικής ικανότητας σε συνδυασμό με τον περιορισμό του ρυθμού ανάπτυξης μετά το 2010, αν εξεταστούν συνδυαστικά αποτελούν επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα τα οποία αντισταθμίζουν τις νοθεύσεις της αγοράς που προκύπτουν λόγω της αναδιάρθρωσης.

#### 7.1.6. Επιπρόσθετοι όροι και δεσμεύσεις

- (332) Σύμφωνα με το σημείο 46 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 και το σημείο 40 (δεύτερη πρόταση) των κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές του 1994, η Επιτροπή μπορεί, εκτός των αντισταθμιστικών μέτρων, να επιβάλει όρους και περιορισμούς ώστε να μην προκληθεί μέσω της ενίσχυσης νόθευση του ανταγωνισμού σε βάρος του κοινού συμφέροντος.
- (333) Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Αυστριακή Δημοκρατία διατηρεί μια σειρά διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών με συγκεκριμένες τρίτες χώρες όπου δεν αναγνωρίζεται ο καθορισμός κοινοτικού αερομεταφορέα.
- (334) Η συντριπτική πλειονότητα των διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες περιέχει ήδη μια ρήτρα σχετικά με τον καθορισμό κοινοτικού αερομεταφορέα, είτε λόγω διμερών διαπραγματεύσεων είτε μέσω οριζόντιας συμφωνίας. Στο ζήτημα αυτό, οι αυστριακές αρχές έχοντας υπόψη τις υποχρεώσεις τους βάσει του κοινοτικού δικαίου δέχθηκαν να επανεξετάσουν τις συμφωνίες ή να τις επαναδιαπραγματευτούν σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών<sup>(47)</sup>.

<sup>(43)</sup> Περίπτωση COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines.

<sup>(44)</sup> Δηλ. η άδεια που παραχωρείται σε κάποιον αερομεταφορέα να χρησιμοποιεί τις υποδομές του αερολιμένα για απογείωση ή προσγείωση σε συγκεκριμένη ημέρα και ώρα.

<sup>(45)</sup> Αφορούν τα δρομολόγια μεταξύ των εξής πόλεων: Βιέννης-Στουτγάρδη, Βιέννης-Κολωνία, Βιέννης-Μόναχο, Βιέννης-Φρανκφούρτη και Βιέννης-Βρυξελλών.

<sup>(46)</sup> Ορίζεται ως «κάθε αεροπορική εταιρεία ή αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες είναι μέλη της ίδιας συμμαχίας (όπου περιλαμβάνονται, εκτός των δύο υπό συγχώνευση εταιρειών, όλες οι αεροπορικές εταιρείες που ελέγχονται από αυτές), οι οποίες παρέχουν μεμονωμένα ή από κοινού μέσω του συστήματος κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων (code sharing) νέες ή επιπρόσθετες ανταγωνιστικές υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών».

<sup>(47)</sup> ΕΕ L 157 της 30.4.2004, σ. 7.

(335) Κατά τη διαδικασία ελέγχου, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Austrian Airlines διαθέτει το 51 % των μεριδίων της Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) Σύμφωνα με την Επιτροπή, η σχέση αυτή θα μπορούσε να επιφέρει δυσκολίες διότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 793/2004<sup>(48)</sup> (ο «ευρωπαϊκός κανονισμός για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης») προβλέπει τα εξής (άρθρο 4): «Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή για έναν συντονισμένο αερολιμένα εξασφαλίζει: α) ότι σε έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού, ο υπεύθυνος προγραμματισμού ενεργεί με βάση τον παρόντα κανονισμό με ανεξάρτητο και διαφανή τρόπο χωρίς να εισάγει διακρίσεις, β) την ανεξαρτησία του συντονιστή στον συντονισμένο αερολιμένα με το λειτουργικό διαχωρισμό του από οιοδήποτε μεμονωμένο ενδιαφερόμενο μέρος. Το σύστημα χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του συντονιστή πρέπει να είναι εξασφαλίζει την ανεξάρτητη ιδιότητα του συντονιστή, γ) ότι ο συντονιστής ενεργεί με βάση τον παρόντα κανονισμό με ουδετερότητα, διαφάνεια και χωρίς να εισάγει διακρίσεις.»

(337) Η Επιτροπή κρίνει ότι ο λειτουργικός διαχωρισμός σημαίνει μεταξύ άλλων ότι ο συντονιστής, στις ενέργειές του για την αυτονομία του φορέα διοίκησης του αερολιμένα, διαθέτει κάποιον πάροχο ή κάποιον αερομεταφορέα που δραστηριοποιείται στο αεροδρόμιο, δεν λαμβάνει οδηγίες από αυτόν και δεν είναι υπόλογος προς αυτόν. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι το σύστημα χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του συντονιστή πρέπει να είναι έτσι προσαρμοσμένο ώστε ο συντονιστής να διαθέτει οικονομική αυτονομία έναντι των επιμέρους μερών που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά του ή έχουν συμφέρον από αυτήν. Ο συντονιστής πρέπει συνεπώς να διαθέτει ξεχωριστό ισολογισμό και ξεχωριστό προϋπολογισμό και να μην στηρίζεται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του αποκλειστικά στον διοικητικό φορέα του αερολιμένα, σε κάποιον πάροχο ή σε κάποιον συγκεκριμένο αερομεταφορέα.

(338) Σχετικά με τα παραπάνω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι αυστριακές αρχές αποδέχθηκαν να κινήσει η Austrian Airlines μια διαδικασία προκειμένου να μειώσει κατά 25 % τη συμμετοχή της στην SCA και ότι ο αερολιμένας Flughafen Wien AG -ο οποίος επί του παρόντος διατηρεί το 40 % των μεριδίων της SCA- βάσει της εν λόγω διαδικασίας αναδιάρθρωσης, δεν θα κατέχει την πλειοψηφία στην SCA. Η μειωμένη συμμετοχή της Austrian Airlines στην SCA δεν αποτελεί ουσιαστική αναστέλλουσα μειοψηφία σύμφωνα με το αυστριακό εταιρικό δίκαιο. Η μείωση πρέπει να έχει ολοκληρωθεί έως το τέλος της θερμής περιόδου πτήσεων βάσει της IATA. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας του συντονιστή διαθέσιμου χρόνου χρήσης τα μερίδια πρέπει να κατέχονται από τρίτο που θα είναι ανεξάρτητος τόσο από την Austrian Airlines όσο και από τον αερολιμένα Flughafen Wien AG.

#### 7.1.7. Αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης

(339) Κατά την κίνηση της διαδικασίας η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Austrian Airlines έλαβε ενίσχυση διάσωσης συγκεκριμένη από την Επιτροπή. Διαπίστωσε επίσης ότι ούτε η Austrian

Airlines ούτε άλλη επιχείρηση εντός του ομίλου επιχειρήσεων έχουν λάβει προηγούμενη ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

(340) Η Επιτροπή υπενθυμίζει σχετικά ότι σύμφωνα με την απόφαση για την ενίσχυση αναδιάρθρωσης της 19ης Ιανουαρίου 2009, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης (η οποία χορηγήθηκε υπό μορφή εγγύησης 100 % για δάνειο άνω των 200 εκατ. EUR) αναστέλλεται, μόλις η Επιτροπή λάβει οριστική θέση (βάσει των παραδοχών της παρούσας απόφασης) σχετικά με τη διαδικασία πώλησης/σχέδιο αναδιάρθρωσης που ανακοίνωσαν οι αυστριακές αρχές<sup>(49)</sup>.

(341) Επιπλέον, η Αυστριακή Δημοκρατία αποδέχθηκε να μην χορηγήσει στην Austrian Airlines ή σε άλλο μέλος του ομίλου επιχειρήσεων Austrian Airlines για τα επόμενα δέκα χρόνια από τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης ή από το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης άλλες ενισχύσεις διάσωσης ή αναδιάρθρωσης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης που χορήγησε η Αυστρία υπέρ της Austrian Airlines κρίνεται, με την επιφύλαξη των όρων και περιορισμών που αναφέρονται στο άρθρο 2, σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ, συμβατή με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι θα υλοποιηθεί στο ακέραιο το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε στην Επιτροπή.

#### Άρθρο 2

1. Η Αυστρία λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε η Austrian Airlines να μειώσει πριν από το τέλος του 2010 τη συνολική παραγωγική της ικανότητα σε διαθέσιμες θέσεις ανά χιλιόμετρο (ΔΘΧ) κατά 15 % σε σχέση με το επίπεδο του Ιανουαρίου 2008. Κατόπιν τούτου, περιορίζεται η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας της Austrian Airlines στον μέσο όρο του ρυθμού αύξησης, το οποίο εγκρίνεται για τις επιχειρήσεις των αερομεταφορέων-μελών της Association of European Airlines. Αυτό το ανώτατο όριο διατηρείται έως το τέλος του 2015 σε ισχύ ή, σε περίπτωση που αυτό συντελεστεί νωρίτερα, έως ότου η Austrian Airlines επιτύχει ισοσκελισμένο EBIT (σημείο ισοσκελίσης κερδών/ζημιών).

2. Η Αυστρία λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε η Austrian Airlines να μειώσει τη συμμετοχή της στην Schedule Coordination Austria GmbH έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2009 στο 25 % και ούτε η Flughafen Wien AG ούτε άλλος μέρος, το οποίο διοικείται από την Austrian Airlines ή την Flughafen Wien AG μπορεί να διατηρεί πλειοψηφία στην Schedule Coordination Austria σύμφωνα με την εν λόγω διαδικασία αναδιάρθρωσης.

3. Η Αυστρία λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να τηρηθούν οι όροι της απόφασης συγχώνευσης στην υπόθεση COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines.

<sup>(48)</sup> Βλέπε υποσημείωση 28.

<sup>(49)</sup> Βλέπε υποσημείωση 15.

4. Η Αυστρία αποσύρεται από διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών οι οποίες δεν περιέχουν τη ρήτρα καθορισμού κοινοτικού αερομεταφορέα ή τις επαναδιαπραγματεύεται βάσει των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004. Η Αυστρία ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που έχει υλοποιήσει προκειμένου να διασφαλίσει τη συμβατότητα των εν λόγω συμφωνιών με το κοινοτικό δίκαιο αναφορικά με την αναγνώριση του καθορισμού κοινοτικού αερομεταφορέα.

5. Η Αυστρία υποβάλει στην Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009 έκθεση σχετικά με την πρόοδο και τη διαχείριση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, καθώς και για τα μέτρα που υλοποιεί με τα οποία μειώνεται η συμμετοχή της Austrian Airlines στην Schedule Coordination Austria GmbH. Η Αυστρία ανακοινώνει έως τις 31 Απριλίου 2010 τα μέτρα τα οποία λαμβάνονται για τη συμ-

μόρφωση προς το άρθρο 2 παράγραφος 4. Η Αυστρία υποβάλει στην Επιτροπή ετήσιες εκθέσεις σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης καθώς και για τους ρυθμούς αύξησης της παραγωγικής ικανότητας κάθε χρόνο έως το 2015.

### Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Αυστριακή Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 28 Αυγούστου 2009.

Για την Επιτροπή  
Antonio TAJANI  
Αντιπρόεδρος