

## IV

(Tiesību akts, kas pieņemti pirms 2009. gada 1. decembra saskaņā ar EK līgumu, Līgumu par ES un Euratom līgumu)

## KOMISIJAS LĒMUMS

(2009. gada 28. augusts)

Valsts atbalsts C 6/09 (ex N 663/08) – Austrija *Austrian Airlines* – Pārstrukturēšanas plāns

(izziņots ar dokumenta numuru C(2009) 6686)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2010/137/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt savus apsvērumus saskaņā ar iepriekš minētajiem pantiem<sup>(1)</sup> un ņemot vērā šo personu komentārus,

tā kā:

## 1. PROCEDŪRA

- (1) 2009. gada 11. februāra vēstulē Komisija informēja Austrijas Republiku par lēmumu uzsākt EK līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru par Austrijas valsts daļas, kas tai pieder grupā *Austrian Airlines*, pārdošanu.
- (2) 2009. gada 11. martā Austrija iesniedza Komisijai savus apsvērumus par procedūras uzsākšanu.
- (3) Komisijas lēmums uzsākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*<sup>(2)</sup>. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas mēneša laikā pēc minētās publikācijas iesniegt komentārus par pasākumiem.
- (4) Komisija saņēma ieinteresēto personu komentārus. 2009. gada 15. aprīlī elektroniskā vēstulē tā nosūtīja Austrijai šos apsvērumus. Austrijai tika dota iespēja izteikties par tiem. 2009. gada 8. maija elektroniskā vēstulē Komisija saņēma Austrijas komentārus.

- (5) Pēc Austrijas lūguma 2009. gada 7. maijā un 2009. gada 18. maijā notika sanāksmes. Papildus šīm sanāksmēm 2009. gada 22. maijā un 2009. gada 18. jūnijā tika iesniegta papildu informācija, ko bija pieprasījusi Komisija.

## 2. FAKTI

## 2.1. Pārbaudes konteksts

- (6) Grupu *Austrian Airlines* (turpmāk tekstā – *Austrian Airlines*) veido trīs uzņēmumi: *Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG*, 1957. gadā dibināta, uz maršrutu tīklu vērsta aviokompānija, *Tiroler Luftfahrt GesmbH* (turpmāk tekstā – *Tiroler Luftfahrt*), 1978. gadā dibināta reģionāla meitassabiedrība, kā arī *Lauda Air Luftfahrt GmbH* (turpmāk tekstā – *Lauda Air*), 1979. gadā dibināta neregulāro pārvadājumu sabiedrība. *Austrian Airlines* ir reģistrēta Vīnē un veic gaisa pārvadājumus tādos darbības centros kā Vīnes starptautiskā lidosta un Insbrukas lidosta. *Austrian Airlines* ir *Star Alliance* locekle.
- (7) Ar valsts kontrolakciju sabiedrības *Österreichische Industrieholding AG* (turpmāk tekstā – *ÖIAG*) starpniecību Austrijas valstij pieder 41,56 % *Austrian Airlines* akciju. *ÖIAG* ir lielākā akcionāre.
- (8) Ņemot vērā problemātisko finansiālo situāciju, kādā grupa *Austrian Airlines* dažus atrodas kopš dažiem gadiem (sk. Komisijas 2009. gada 19. janvāra Lēmumu par valsts atbalstu NN 72/08, *Austrian Airlines* – glābšanas atbalsts<sup>(3)</sup>) un kas aizvien pasliktinās, 2008. gada 12. augustā Austrijas federālā valdība ir izsniegusi privatizācijas pilnvaru, kas *ÖIAG* dod tiesības pārdot visas savas *Austrian Airlines* akcijas. 2008. gada 29. oktobrī šī pilnvara tika pagarināta līdz 2008. gada 31. decembrim.

(1) OV C 57, 11.3.2009., 8. lpp.

(2) Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

(3) Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts.

- (9) 2008. gada 13. augustā ÖIAG sniedza publiskus paziņojumus Austrijas un starptautiskā presē<sup>(4)</sup>, aicinot iespējamus investorus izrādīt interesi iegādāties ÖIAG piederošās *Austrian Airlines* akcijas. Pretendenti varēja pieteikties līdz 2008. gada 24. augustam. Kopumā interesi izrādīja divpadsmit investori.
- (10) 2008. gada 28. augustā iespējamiem investoriem tika paziņots, ka līdz 2008. gada 12. septembrim esot jāiesniedz uzņēmuma pārņemšanas koncepcija. Koncepcijā bija jāietver informācija par pretendentu, *Austrian Airlines* turpmākā stratēģiskā koncepcija, priekšlikums par darījuma struktūru, informācija par iecerēto finansējumu un papildu informācija par līguma saturu (nodrošinājumi, garantijas). Tika iesniegtas tikai trīs uzņēmuma pārņemšanas koncepcijas<sup>(5)</sup>.
- (11) 2008. gada 16. septembrī trīs palikušie pretendenti tika uzaicināti līdz 2008. gada 21. oktobrim iesniegt galīgu piedāvājumu, nenorādot pirkuma cenu, un līdz 2008. gada 24. oktobrim – galīgu piedāvājumu, norādot pirkuma cenu.
- (12) 2008. gada 21. oktobrī *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk tekstā – *Lufthansa*) kā vienīgais pretendents iesniedza piedāvājumu, tostarp līgumu un stratēģisko koncepciju, nenorādot cenu, kā tas tika prasīts. 2008. gada 24. oktobrī *Lufthansa* iesniedza saistošu piedāvājumu, norādot cenu, kuru tā bija gatava maksāt par ÖIAG piederošajām *Austrian Airlines* akcijām.
- (13) 2008. gada 24. oktobrī piedāvājumu iesniedza *S7* [...] (\*) *Air France/KLM* piedāvājumu neiesniedza<sup>(6)</sup>.
- (14) 2008. gada 3. decembrī darījumu apstiprināja *Deutsche Lufthansa AG* Uzraudzības padome un 2008. gada 5. decembrī – ÖIAG Uzraudzības padome.
- (15) Līdz ar to privatizācijas procesa beigās *Lufthansa* kā izvēlētais pretendents iesniedza piedāvājumu par ÖIAG piederošajām *Austrian Airlines* akcijām, kuru apstiprināja ÖIAG Uzraudzības padome.
- (16) Starp ÖIAG un *Lufthansa* noslēgtais darījums paredz turpmāk izklāstīto:
- *Lufthansa* samaksā ÖIAG pirkuma cenu 366 268,75 euro apmērā,
- ÖIAG iegūst debitora garantiju<sup>(7)</sup>, kas var radīt tiesības uz papildu maksājumu līdz 162 miljoniem euro,
- ar sabiedrības, kas īpaši izveidota darījuma noslēgšanai, starpniecību ÖIAG samaksā 500 miljonus euro, kurus *Lufthansa* izmantos, lai palielinātu *Austrian Airlines* kapitālu.
- (17) Tiesiskās drošības nolūkā iesniegtajā 2008. gada 21. decembra paziņojumā par pasākumu Austrijas Republika uzskatīja, ka pārdošanas darījums neesot saistīts ar valsts atbalsta sniegšanu, jo cena, ko paredzēts maksāt par *Austrian Airlines*, atbilstot šā uzņēmuma tirgus cenai.
- (18) Cena, ko *Lufthansa* jāmaksā par valstij piederošo *Austrian Airlines* daļu, katrā ziņā neesot valsts atbalsts, jo jebkurš alternatīvs scenārijs ÖIAG izraisītu lielākas izmaksas.
- (19) Turklāt, neietekmējot iepriekš minētos argumentus, Austrijas iestādes norāda, ka tās – ja vien Komisija arī neseicinās, ka izskatāmais pasākums neesot valsts atbalsts, – iesniegšot arī *Austrian Airlines* pārstrukturēšanas plānu, lai tādējādi atbalsts atbilstu EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktam.
- (20) Attiecībā uz glābšanas atbalstu Austrijas Republika 2008. gada 19. decembrī informēja Komisiju par lēmumu piešķirt grupai *Austrian Airlines* glābšanas atbalstu 100 % galvojuma veidā, lai uzņēmums spētu saņemt aizdevuma finansējumu vairāk nekā 200 miljonu euro apmērā. Glābšanas atbalsts tika apstiprināts 2009. gada 19. janvārī.
- (21) Saskaņā ar lēmumu par glābšanas atbalstu glābšanas atbalsts (valsts galvojums par tipveida kredīta līgumu) tiek izbeigts, kad Komisija par Austrijas iestāžu paziņoto pārdošanas procesu/pārstrukturēšanas plānu<sup>(8)</sup> saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem pieņem galīgo nostāju (galīgo lēmumu).

## 2.2. Pārbaudītie pasākumi

- (22) Lēmumā par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu (turpmāk tekstā – “lēmums par procedūras uzsākšanu”) tika izvirzīti šādi jautājumi:
- vai par Austrijas valstij piederošo *Austrian Airlines* daļu iegūtā pārdošanas cena atbilst tirgus cenai,

(4) *Wiener Zeitung* oficiālajā pielikumā (*Amtsblatt*) un *Financial Times* (Eiropas izdevumā).

(5) Tās iesniedza *Air France/KLM*, *Deutsche Lufthansa* un *S7* (Krievijas aviokompānija).

(\*) Konfidenciāla informācija.

(6) Par *Air France/KLM* viedokli par privatizācijas procesu sk. 4.4. nodaļu.

(7) Pēc trim gadiem, sākot no procedūras pabeigšanas, vai attiecīgi ne vēlāk kā pēc tam, kad ir iesniegti finanšu pārskati par laika periodu, kas beidzas 2011. gada 31. decembrī, ÖIAG saņems papildu maksājumu līdz 162 miljoniem euro. Izmaksājamā summa tiek aprēķināta saskaņā ar šādu formulu: [...].

(8) Sk. 71. apsvērumu Komisijas 2009. gada 19. janvāra Lēmumā “Valsts atbalsts NN 72/08, Austrija – *Austrian Airlines* – Glābšanas atbalsts”.

- vai, pieņemot negatīvu cenu <sup>(9)</sup>, ÖIAG ir rīkojusies kā tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, jo jebkurš alternatīvs scenārijs izraisītu lielākas izmaksas, un
- vai gadījumā, ja ir sniegts valsts atbalsts, šis atbalsts ir uzskatāms par Kopējam tirgum atbilstīgu pārstrukturēšanas atbalstu.

#### 2.2.1. ÖIAG piederošo Austrian Airlines akciju tirgus cena

- (23) Komisija pauda šaubas, vai, ņemot vērā ar pārdošanu saistītos nosacījumus, cena, ko *Lufthansa* maksā par iegūtajām akcijām, ir tirgus cena. ÖIAG izsniegtajā privatizācijas pilnvarā bija paredzēts, ka

“ÖIAG tiek pilnvarota privatizēt *Austrian Airlines AG*, saglabājot no Austrijas rezidentiem sastāvošu akcionāru kodolu 25 % plus vienas akcijas apmērā. Mērķis ir:

- 1) saglabāt zīmolu *Austrian*;
- 2) saglabāt lēmumu pieņemšanas centru Austrijā;
- 3) saglabāt atrašanās vietai piemērotu maršrutu tīklu, kā arī ņemt vērā atrašanās vietu Austrijā uzņēmējdarbības un nodarbinātības ziņā;
- 4) pēc iespējas labāk saglabāt drošas darba vietas grupā *Austrian Airlines* un Vīnes lidostā un
- 5) izveidot komiteju Austrijas kā atrašanās vietas interešu ievērošanai.”

- (24) Cena, kas jāsaņem Austrijas valstij, tiek papildināta ar “labāku laiku klauzulu”, saskaņā ar kuru Austrijas valsts saņem maksājumus no iespējamās peļņas. Komisija vēlējas gūt skaidrību par šo mehānismu un tā vērtību.

- (25) Uzsākot procedūru, Komisija pauda šaubas, vai *Austrian Airlines* pārdošana notika ar pienācīgiem nosacījumiem. Tāpat Komisija norādīja, ka tā nevar sniegt galīgu vērtējumu par to, vai ar pārdošanu saistītie nosacījumi bija izstrādāti tā, ka tie ietekmēja samaksāto cenu.

- (26) Attiecībā uz sabiedrības *Lufthansa* samaksāto cenu Komisija norāda, ka nav varējusi galīgi secināt, vai debitora garantija par 162 miljoniem euro var būt pienācīga atlīdzība Austrijas valstij par akcijas niecīgo cenu, ko tā ir gatava pieņemt, vienojoties par pārdošanu, vai arī valsts – pieņemot akcijas cenu, kas ir būtiski zemāka par tirgus cenu, kas tiek maksāta citiem akcionāriem, – faktiski sniedz valsts atbalstu *Lufthansa* un līdz ar to *Austrian Airlines*.

- (27) Attiecībā uz sabiedrības *Lufthansa* maksājamo negatīvo cenu – kā minēts arī *Air France/KLM* sūdzībā – nav skaidrs, vai visiem pretendentiem bija vienāda iespēja iesniegt piedāvājumus, pamatojoties uz vienādiem apsvērumiem. Nebija arī skaidrs, vai visiem pretendentiem bija pietiekami laika un informācijas, lai novērtētu pārdošanai piedāvātos aktīvus. Tāpat Komisija piebilda, ka sabiedrības *Lufthansa* maksājamā cena par akcijām, ko tā iegādāsies no valsts, atšķiras no neatkarīgajiem akcionāriem maksājamās cenas (proti, ir zemāka).

#### 2.2.2. ÖIAG rīkojās kā tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, jo jebkurš cits scenārijs izraisītu lielākas izmaksas

- (28) Austrijas iestādes norādīja, ka, ja ÖIAG nepārdotu savu daļu, tā saskartos ar vienu no trim scenārijiem, kas izraisītu lielākas izmaksas.

— *Austrian Airlines* likvidācija: ÖIAG būtu jāsedz izmaksas (lēstas līdz [...] euro apmērā), kas rastos, kontrolēti likvidējot *Austrian Airlines*.

— *Austrian Airlines* maksātnespējas pieteikums: ÖIAG nesniedz atbalstu *Austrian Airlines*, kā rezultātā iestātos uzņēmuma maksātnespēja. Šādā gadījumā ÖIAG segtu tiešās un netiešās izmaksas, kas pārsniegtu privatizācijas neto izmaksas.

— *Austrian Airlines* pārstrukturēšana, saglabājot autonomiju (“stand alone risinājums”): ÖIAG finansē *Austrian Airlines* pārstrukturēšanu, lai uzņēmums varētu saglabāt savu autonomiju (“stand alone risinājums”).

- (29) Uzsākot procedūru, Komisija pauda šaubas, vai valsts izvēlētais variants ir tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja rīcība. Tās rīcībā nebija pietiekami daudz informācijas nedz par likvidācijas izmaksām, kas būtu jāsedz uzņēmuma likvidācijas gadījumā, nedz par izmaksām un zaudējumiem, kas ÖIAG rastos maksātnespējas gadījumā. Tāpat tai nebija pietiekami daudz informācijas par autonomijas saglabāšanas varianta novērtējumu.

- (30) Komisija norādīja, ka kopumā nepiekrīt tam, ka akcionāram automātiski ir pienākums segt izmaksas, kas saistītas ar uzņēmuma maksātnespēju vai likvidāciju. Apsvērumi par sociālām un ekonomiskām sekām gadījumā, ja ÖIAG neatbalstītu grupu *Austrian Airlines*, šķiet, izriet no tā, ka ÖIAG ir valsts kontrolācija sabiedrība. Turklāt Komisija piebilda, ka Austrijas iestāžu argumenti balstās arī uz to, ka izvēlēta pretendenta maksātā cena esot lielākā iespējamā cena.

<sup>(9)</sup> Negatīvas cenas turpmāk ir norādītas iekavās.

### 2.2.3. Iesniegtais Austrian Airlines pārstrukturēšanas plāns

- (31) Tā kā Komisija bija secinājusi, ka nevarēja izslēgt valsts atbalsta esamību, tad saskaņā ar piemērojamām tiesībām, proti, Kopienas pamatnostādņēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai<sup>(10)</sup> (turpmāk tekstā – “2004. gada pamatnostādnes”) un Komisijas paziņojumu par EK līguma 92. un 93. panta, kā arī EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstiem aviācijas jomā<sup>(11)</sup> (turpmāk tekstā – “1994. gada pamatnostādnes aviācijas jomā”), tai bija jāpārbauda pārstrukturēšanas plāns.
- (32) Minētajās pamatnostādņēs ir iestrādāti dažādi priekšnoteikumi, ar kuriem var piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu. Uzsākot procedūru, Komisija puda šaubas, vai ir izpildīti priekšnoteikumi par uzņēmuma tiesībām pretendēt uz atbalstu, par ilgtermiņa rentabilitātes atjaunošanu, atbalsta apmēru, kompensācijas pasākumiem un pašu ieguldījuma apmēru.

## 3. AUSTRIJAS APSVĒRUMI

- (33) Austrijas iestādes savus komentārus sāka ar informāciju par privatizācijas procesa kontekstu un tā aprakstu. Saskaņā ar Kopienas tiesībām privatizācijas process esot bijis atklāts un pilnībā publisks un pret visiem pretendentiem visos privatizācijas procesa posmos esot bijusi vienāda attieksme. Kaut arī privatizācijas process tika veikts īsā laika posmā, Austrijas iestādes uzskata, ka visiem pretendentiem esot bijis pietiekami daudz laika, lai iegūtu visu nepieciešamo informāciju, un viņi esot bijuši spējīgi sagatavot galīgu piedāvājumu, pamatojoties uz šo informāciju.

### 3.1. Privatizācijā noteiktie nosacījumi

- (34) Attiecībā uz nosacījumiem, kas noteikti privatizācijas pilnvarā, Austrijas iestādes nošķīra “best-effort mērķus”:

- i) saglabāt Austrijai piemērotu maršrutu tīklu; un
- ii) pēc iespējas labāk saglabāt darba vietas; un “obligātos mērķus”:
- iii) saglabāt zīmolu *Austrian*;
- iv) saglabāt lēmumu pieņemšanas centru Austrijā;
- v) izveidot komiteju Austrijas kā atrašanās vietas interešu ievērošanai;

vi) saglabāt no Austrijas rezidentiem sastāvošu akcionāru kodolu 25 % plus vienas akcijas apmērā.

- (35) Turklāt Austrijas iestādes norāda, ka nevienā brīdī neviens no pretendentiem neesot apstrīdējis to, ka šos mērķus var īstenot, vai argumentējis, ka šie “nosacījumi” ir tādi, kas ietekmē pirkuma cenu.
- (36) Lēmumā par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu Komisija atbilstoši savai lēmumu pieņemšanas praksei<sup>(12)</sup> norādīja, ka attiecība uz mērķiem i) “saglabāt Austrijai piemērotu maršrutu tīklu” un iii) “saglabāt zīmolu *Austrian*” var secināt, ka šiem nosacījumiem nav nelabvēlīgas ietekmes uz pirkuma cenu.

#### 3.1.1. Pēc iespējas labāka darba vietu saglabāšana

- (37) Austrijas iestādes norāda, ka šim nosacījumam nebūtu jābūt šaubu iemeslam. Līguma dokumenti, ko ÖIAG izsniedza pretendentiem, neietvēra nevienu ar to saistītu pienākumu. Tās norāda, ka Komisija savā lēmumu pieņemšanas praksē esot minējusi, ka ir pieļaujami nediskriminējoši nosacījumi, ar kuriem pircējus aicina saglabāt darba vietas<sup>(13)</sup>. Jebkāda ietekme uz pirkuma cenu esot izslēgta, jo runa esot vienīgi par nediskriminējošu juridiski nesaistošu *best efforts* klauzulu<sup>(14)</sup>.

#### 3.1.2. Lēmumu pieņemšanas centra saglabāšana Austrijā

- (38) Privatizācijas pilnvarā noteiktais mērķis esot bijis saglabāt *Austrian Airlines* lēmumu pieņemšanas centru Austrijā. Austrijas iestādes norāda, ka darbības licences saņemšanas priekšnoteikums esot, lai juridiskā adrese atrastos dalībvalstī, kurā izsniegta šī darbības licence<sup>(15)</sup>. Ja *Austrian Airlines* lēmumu pieņemšanas centrs vai juridiskā adrese tiktu pārcelta ārpus Austrijas teritorijas, tiktu zaudēta darbības licence. Līdz ar to saskaņā ar Kopienas tiesībām (Regula (EK) Nr. 1008/2008) un Austrijas tiesībām (Aviācijas likums (*Luftfahrtgesetz*)) *Austrian Airlines* vairs nevarētu turpināt veikt gaisa pārvadājumus<sup>(16)</sup>.

<sup>(12)</sup> 59., 184. un 185. apsvērums Komisijas 2008. gada 17. septembra Lēmumā “Valsts atbalsts N 321/08, N 322/08 un N 323/08, Grieķija – Noteiktu *Olympic Airlines/Olympic Airways Services* aktīvu pārdošana”, *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts; 29., 123. un 124. apsvērums Komisijas 2008. gada 12. novembra Lēmumā “Valsts atbalsts N 510/08, Itālija – *Alitalia*”, OV C 46, 25.2.2009., 6. lpp.

<sup>(13)</sup> 91. apsvērums Komisijas 2000. gada 11. aprīļa Lēmumā 2000/628/EK par valsts atbalstu, ko Itālija piešķirusi *Centrale del Latte di Roma*, OV L 265, 19.10.2000., 15. lpp.; Komisijas 2000. gada 13. decembra Lēmums 2001/798/EK par valsts atbalstu, ko Vācija īstenojusi par labu *SKET Walzwerktechnik GmbH* (atbalsts C 70/97 (ex NN 123/97)), OV L 301, 17.11.2001., 37. lpp.

<sup>(14)</sup> 44. apsvērums Komisijas 2008. gada 2. aprīļa Lēmumā 2008/767/EK par valsts atbalstu C 41/07 (ex NN 49/07), ko Rumānija īstenojusi par labu *Tractorul*, OV L 263, 2.10.2008., 5. lpp.

<sup>(15)</sup> 4. panta a) punkts saistībā ar 3. panta 2. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulā (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādātā versija), OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

<sup>(16)</sup> 125. apsvērums Komisijas 2008. gada 12. novembra Lēmumā “Valsts atbalsts N 510/08, Itālija – *Alitalia*”, OV C 46, 25.2.2009., 6. lpp.

<sup>(10)</sup> OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

<sup>(11)</sup> OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.

(39) Lēmumu pieņemšanas centrs saglabāšana Austrijā esot nepieciešama arī divpusējo nolīgumu par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem ietvaros: nolīgumu spēkā esamība esot saistīta ar derīgu darbības licenci. Tādēļ, lai varētu turpināt *Austrian Airlines* uzņēmējdarbību, *Austrian Airlines* lēmumu pieņemšanas centrs esot jā saglabā Austrijā.

(40) Austrijas iestādes norāda, ka iepriekš notikušas apvienošanās gadījumā aviācijas nozarē – *SWISS/Sabena* un *AIR France/KLM* – esot bijuši izvēlēti līdzīgi modeļi, lai saglabātu darbības licenci. Tādēļ šis modelis esot šajā nozarē pazīstama un pieņemama struktūra. Attiecībā uz juridiskajiem pamatnosacījumiem neviens no pretendentiem uz *Austrian Airlines* neesot apšaubījis faktu, ka lēmumu pieņemšanas centrs jā saglabā Austrijā, līdz ar to šis fakts esot attiecīgi jāņem vērā uzņēmuma pārņemšanas koncepcijās un tas neesot ietekmējis pirkuma cenu.

### 3.1.3. Saglabāt no Austrijas rezidentiem sastāvošu akcionāru kodolu 25 % plus vienas akcijas apmērā

(41) Austrijas iestādes norāda, ka saskaņā ar Austrijas tiesībām šo nosacījumu pamato prasības, kas iestrādātas divpusējos nolīgumos par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem.

(42) Pacelšanās, nolaišanās un maršrutu veikšanas tiesību saglabāšana divpusējos nolīgumos par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem daudzos gadījumos esot saistīta ar būtisku īpašuma tiesību un faktiskas kontroles īstenošanu, ko veic personas ar noteiktu pilsonību. Austrijā reģistrētas aviokompānijas gadījumā būtisks īpašums nozīmējot to, ka Austrijas pilsoņiem vai Austrijā dibinātiem uzņēmumiem jābūt aviokompānijas vairākuma akcionāriem, lai turpinātu būt spēkā divpusējie nolīgumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem. Ja vairs nav uz Austriju attiecināma vairākuma īpašuma, trešā valsts var atņemt pacelšanās, nolaišanās un maršrutu veikšanas tiesības.

(43) Saskaņā ar Likuma par ÖIAG (*ÖIAG-Gesetz*) 9. panta 2. punktu savas dalības pārvaldības ietvaros ÖIAG esot jā saglabā tāda ietekme, kas, pamatojoties uz dalību balsstiešīgajā pamatkapitālā 25 % plus vienas akcijas apmērā vai arī pamatojoties uz tiesībām vai līgumiem ar trešajām personām, tai ļauj piedalīties tādu akcionāru kopsapulces lēmumu pieņemšanā, kuriem saskaņā ar Likumu par akciju sabiedrībām (*Aktiengesetz*) ir nepieciešams vismaz triju ceturtdaļu vairākums.

(44) Pamatojoties uz privatizācijas pilnvaru, ÖIAG varēja izvēlēties samazināt dalību *Austrian Airlines* līdz 25 % plus vienai akcijai vai arī piekrist pretendentu piedāvātajai darījuma struktūrai, kas garantē no Austrijas rezidentiem sastāvošu akcionāru kodola saglabāšanu 25 % plus vienas akcijas apmērā. Līdz ar to sarunās, kas notika ar preten-

dentiem, viņi tika uzaicināti piedāvāt šādas darījuma struktūras. Neviens no pretendentiem neesot principiāli iebildis pret šo struktūru.

(45) Tas, ka *Austrian Airlines* pārņēmu Austrijas nerezidents, saskaņā ar Austrijas sniegto informāciju izraisītu to, ka spēku zaudētu atsevišķi divpusējie nolīgumi un līdz ar to zustu *Austrian Airlines* pacelšanās, nolaišanās un maršrutu veikšanas tiesības, kas ir noteiktas šajos starptautiskajos nolīgumos. Ņemot vērā *Austrian Airlines* uzņēmējdarbības modeli, kas pamatojas uz maršrutiem uz tām Viduseiropas un Austrumeiropas valstīm, kuras neietilpst Kopienā, Vidējo Austrumu un Centrālāzijas valstīm, šādiem divpusējiem nolīgumiem esot būtiska ekonomiska nozīme.

(46) Tomēr, tā kā privatizācijas pilnvarā esot paredzēta visu ÖIAG piederošo akciju pārdošana, tad ÖIAG varētu pārdot savas *Austrian Airlines* akcijas, vienlaikus saglabāt aviokompānijas attiecīgās vērtīgās satiksmes tiesības un veikt pilnīgu privatizāciju, tikai pamatojoties uz visu pretendentu piedāvāto darījuma struktūru (Austrijā reģistrētu privātu fondu). Austrijas iestādes uzskata, ka, lai saglabātu būtiskas tiesības, nebija iespējams atteikties no nosacījuma par akcionāru kodolu, kam jā sastāv no Austrijas rezidentiem; tāpat tās uzskata, ka tas neietekmējot panākto cenu. Vienlaikus šis problēmas risinājums esot neitrāls izmaksu ziņā.

### 3.1.4. Komitejas izveide Austrijas kā atrašanās vietas interešu ievērošanai

(47) Austrijas iestādes norāda, ka šāda komiteja, kas nepiedalās *Austrian Airlines* lēmumu pieņemšanas procesā, esot nozarē raksturīga komiteja, pret kuru līdzīgos gadījumos Komisija nekad neesot iebildusi<sup>(17)</sup>. Ietekme uz pirkuma cenu neesot iespējama, jo attiecīgā komiteja esot tikai padomdevējs un tai neesot juridiskas vai faktiskas ietekmes uzņēmumā. Jo īpaši šai komitejai neesot veto tiesību vai tiesību piedalīties lēmumu pieņemšanā. Turklāt prasību izveidot šādu komiteju neviens pretendents privatizācijas procesā nav uzskatījis par problemātisku.

## 3.2. Pirkuma cena atbilst tirgus cenai

(48) Austrija uzskata, ka pirkuma cena ir tāda privatizācijas procesa rezultāts, kas veikts atbilstīgi prasībām, kuras iestrādātas Komisijas XXIII ziņojumā par konkurences politiku<sup>(18)</sup> un 1994. gada pamatnostādnes. Konkurenci ievērojoša procesa beigās ÖIAG piederošās *Austrian Airlines* akcijas esot pārdotas pretendentam, kurš piedāvāja vislielāko cenu.

(49) Austrijas iestādes norāda, ka pašreizējā ekonomikas situācijā varēja panākt tikai negatīvu pirkuma cenu.

<sup>(17)</sup> Saistībā ar *Swissair/Sabena* apvienošanos (Komisijas Lēmums 95/404/EK) nodibinātajā fondā tika izveidota administratīva padome, kurai tika piešķirtas operatīvas tiesības.

<sup>(18)</sup> Sk. 402. un 403. punktu XXIII ziņojumā par konkurences politiku 1993. gadā (ISBN 92-826-8372-9).

- (50) Papildus no valsts pirktajām akcijām *Lufthansa* vēlētos iegūt arī brīvā tirdzniecībā esošās akcijas, lai iegūtu kontroli pār visu uzņēmumu. Brīvā tirdzniecībā esošo akciju cena šādā pārņemšanas piedāvājumā juridiski tiek noteikta saskaņā ar Austrijas Likumu par uzņēmumu pārņemšanu (*Übernahmegesetz*).
- (51) Austrijas iestādes uzskata, ka valstij piederošās daļas novērtējums esot jāskata darījuma kopējās pirkuma cenas kontekstā, kas izriet no ŪIAG konkursa procedūrā panāktās pirkuma cenas un brīvā tirdzniecībā esošo akciju pārņemšanas izmaksām saskaņā ar tiesību aktos iestrādātajiem noteikumiem. Saskaņā ar Austrijas Likumu par uzņēmumu pārņemšanu pārņemšanas cenai jāatbilst vismaz attiecīgajam tirdzniecības apjomam noteiktajam attiecīgo akciju vidējam biržas kursam iepriekšējo sešu mēnešu laikā līdz datumam, kad tika paziņots par nodomu iesniegt piedāvājumu<sup>(19)</sup>. Pārņemšanas cena, ko *Lufthansa* piedāvāja brīvā tirdzniecībā esošo akciju turētājiem, ir 4,49 euro, un līdz ar to tā atbilst Austrijas Likuma par uzņēmumu pārņemšanu prasībām.
- (52) Austrijas iestādes uzskata, ka pārņemšanas piedāvājumā noteiktā pārņemšanas cena ir izkropļota un neatspoguļo *Austrian Airlines* patieso ekonomisko vērtību, bet gan izriet no noteikumiem Likumā par uzņēmumu pārņemšanu<sup>(20)</sup>. Par to liecinot *Austrian Airlines* akciju kursa attīstība kopš 2008. gada sākuma. Līdz privatizācijas pilnvaras izsniegšanai 2008. gada 12. augustā akciju kurss esot bijis zemāks par 3,00 euro un tikai kopš septembra sākuma pieaudzis līdz 7,00 euro. Pēc tam *Austrian Airlines* akciju kurss atkal esot ļoti krities un pašlaik jau vairākas nedēļas esot daudz zemāks par *Lufthansa* piedāvāto pārņemšanas cenu 4,49 euro apmērā par akciju. Šis lielās *Austrian Airlines* akciju kursa svārstības esot spekulācijas rezultāts un nekādā veidā neesot saistītas ar uzņēmuma faktisko vērtību.
- (53) Cits iemesls, kādēļ sabiedrības *Lufthansa* uzdevums esot piedāvāt pievilcīgu cenu neatkarīgajiem akcionāriem, esot fakts, ka *Lufthansa* vēlas iegūt pilnīgu kontroli pār *Austrian Airlines*. *Lufthansa* vēloties iegādāties 90 % *Austrian Airlines* akciju, jo šīs robežas sasniegšana ļauj izspiest konkurentus un līdz ar to pārņemt 100 % akciju. Kā vienīgajai akcionārei *Lufthansa* esot vieglāk īstenot savus plānus, jo būtu atvieglots lēmumu pieņemšanas process. Turklāt *Lufthansa* saņemtu visas iecerēto ieguldījumu priekšrocības.
- (54) Austrijas iestādes norāda, ka saskaņā ar Kopienas tiesībām pārdošana par negatīvu pirkuma cenu esot atļauta. Vairākos lēmumos<sup>(21)</sup> Komisija esot apstiprinājusi, ka "simboliska" vai "negatīva" pirkuma cena, kas ir privatizācijas procesa rezultāts, atbilst prasībām XXIII ziņojumā par konkurences politiku vai pamatojas uz vērtējumu, nav uzskatāma par valsts atbalstu.
- (55) Austrijas iestādes uzskata, ka *Lufthansa* piedāvātā cena ir augstākā tirgus cena, ko iespējams iegūt. Esot arī jāpatur prātā, ka gan *Lufthansa*, gan *Austrian Airlines* ir *Star Alliance* locekļi. Līdz ar to pretendenti, kuri nav *Star Alliance* locekļi (*Air France/KLM* un *S7*), savā piedāvājumā esot ierēķinājuši papildu izmaksas par alianses maiņu. Austrijas iestādes norāda, ka šīs izmaksas varētu būt [...] euro.
- (56) Turklāt Austrijas iestādes norāda, ka *S7* iesniegtais (kaut arī nesaistošais) piedāvājums paredzēja [...] cenu, un uzsver, ka saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi<sup>(22)</sup> konkurenta piedāvājums esot labs rādītājs, lai aprēķinātu uzņēmuma tirgus cenu.
- (57) Attiecībā uz debitora garantiju iestādes paskaidro, ka maksimālais maksājums saskaņā ar debitora garantiju esot 164,1 miljons euro un no [...] <sup>(23)</sup>.

### 3.3. ŪIAG kā tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja rīcība

- (58) Austrijas iestādes uzskata, ka ŪIAG lēmumu pārdot *Austrian Airlines* par negatīvu pirkuma cenu būtu pieņemis arī privāts investors<sup>(24)</sup>, kurš ņem vērā ilgtermiņa rentabilitātes izredzes, jo negatīva pirkuma cena radītu ievērojami mazākas izmaksas nekā alternatīvi scenāriji. *Austrian Airlines* maksātne spēja būtu izraisījusi

<sup>(21)</sup> 60. apsvēruma Komisijas 2002. gada 7. maija Lēmumā 2002/631/EK par Vācijas iespējami piešķirto atbalstu RAG AG sakarā ar *Saarbergwerke* AG privatizāciju, OV L 203, 1.8.2002., 52. lpp.; 61. apsvēruma Komisijas 2001. gada 3. jūlija Lēmumā 2002/200/EK par valsts atbalstu, ko Spānija sniedza *Babcock Wilcox España SA* pārstrukturēšanai, OV L 67, 9.3.2002., 50. lpp.

<sup>(22)</sup> 50. un 58. apsvēruma Komisijas 2008. gada 30. janvāra Lēmumā 2008/366/EK par valsts atbalstu C 35/06 (ex NN 37/06), ko Zviedrija piešķirusi *Konsum Jämtland Ekonomisk Förening*, OV L 126, 14.5.2008., 3. lpp.

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

<sup>(24)</sup> Sk. Tiesas 1991. gada 21. marta spriedumu lietā C-305/89 *Itālija/Komisija (Alfa Romeo)*, Rec. 1991, I-1603. lpp.; Tiesas 1994. gada 14. septembra spriedums apvienotajās lietās C-278/92, C-279/92 un C-280/92 *Spānija/Komisija (Hytasa)*, Rec. 1994, I-4103. lpp.

<sup>(19)</sup> 26. panta 1. punkts Austrijas Likumā par uzņēmumu pārņemšanu.

<sup>(20)</sup> Izņēmums no likumā noteiktā pārņemšanas piedāvājuma nebūtu bijis pieņemams, jo tas tikai nozīmē, ka pašlaik nav nepieciešamības iesniegt likumā noteikto piedāvājumu, bet šāds piedāvājums par vismaz 90 % *Austrian Airlines* pārņemšanu esot jāiesniedz vēlākā datumā. Pārņemšanas cenas samazināšana būtu apgrūtinājusi *Lufthansa* veikto *Austrian Airlines* pārņemšanu, jo samazinātā pārņemšanas cena būtu bijusi būtiski zemāka par cenu biržā un pārņemšanas piedāvājumu akcionāri būtu pieņēmuši tikai mazā apjomā.

ievērojamus citu Austrijas Republikai piederošo akciju vērtības zaudējumus. Turklāt ÖIAG būtu jāsedz sociālā plāna izmaksas. Arī citi iespējamie alternatīvie scenāriji, kontrolēta *Austrian Airlines* likvidācija vai darbības turpināšana, saglabājot autonomiju, izraisītu izmaksas, kas būtu ievērojami lielākas par negatīvo pirkuma cenu.

### 3.3.1. Ar *Austrian Airlines* maksātspēju saistītās izmaksas

- (59) Austrijas iestādes uzskata, ka ÖIAG izmaksas, kas izrietētu no *Austrian Airlines* maksātspējas, būtu bijušas ievērojami lielākas par negatīvo pirkuma cenu. Maksātspēja varētu izraisīt būtisku citu valstij piederošo akciju vērtības zaudējumu. Austrijas iestādes atsaucas uz *Merrill Lynch* veikto analīzi, saskaņā ar kuru *Austrian Airlines* maksātspēja varētu izraisīt citu valstij piederošu "māsas uzņēmumu" kredītspējas pasliktināšanos, kas izpaustos lielākās refinansēšanas izmaksās un akciju kursa zaudējumos. Sagaidāmā kredītspējas samazināšanās nelabvēlīgi ietekmējot "māsas uzņēmumus" neatkarīgi no fakta, ka ÖIAG ir tikai mazākuma akcionāre *Austrian Airlines* <sup>(25)</sup>.
- (60) Šādi akciju kursa zaudējumi neizrietot no tiesiskiem vai brīvprātīgi pieņemtiem pienākumiem, bet esot *Austrian*

*Airlines* maksātspējas tiešas sekas. Tādēļ Austrijas iestādes uzskata, ka arī privāts investors meitasuzņēmumam nodrošinātu kapitālu, ja sagaidāmo kursa vērtības zaudējumu apmērs pārsniegtu izmaksas, kas rastos, izvairoties no meitasuzņēmuma maksātspējas.

- (61) Saskaņā ar *Merrill Lynch* veikto analīzi tikai ÖIAG piederošo akciju (*OMV AG*, *Post AG*, *Telekom Austria AG*) vērtības zaudējumi varētu sasniegt apmēram [...] euro. [...] Ņemot to vērā, esot ticams, ka ekonomiskā īpašnieka, Austrijas Republikas, kopējie akciju kursa zaudējumi ([...] euro apmērā) ievērojami pārsniegtu negatīvo pirkuma cenu.
- (62) Saskaņā ar Austrijas iestāžu apsvērumiem kredītvērtējuma aģentūras uzsvēra faktu, ka meitasuzņēmumu kredītspēju uzlabojot to privātās mātessabiedrības īpašnieku atbalsts. To minētais piemērs ir *Hypovereinsbank* kredītspējas palielināšanās par trim līmeņiem, ko atspoguļojot 100 % piederība *UniCredit*. Turklāt tās min citus piemērus, kuros mātessabiedrības kredītspējas samazināšanās esot izraisījusi meitasuzņēmumu kredītspējas attiecīgu samazināšanos (sk. nākamo tabulu).

### 1. tabula

#### Meitasuzņēmuma kredītspējas samazināšanās pēc mātesuzņēmuma kredītspējas samazināšanās – piemēri

Mātesuzņēmums	Meitasuzņēmums	Datums	Kredītspējas samazināšanās ( <i>Standard &amp; Poor's</i> )	
			Mātesuzņēmums	Meitasuzņēmums
<i>Postbank</i>	<i>BHW Bausparkasse</i>	2007. gada 22. jūnijs	No A līdz A-	No A- līdz BBB+
<i>Post</i>	<i>Postbank</i>	2007. gada 22. jūnijs	No A līdz A-	No A līdz A-
<i>UniCredit</i>	<i>Bank Austria</i>	2009. gada 18. marts	No A+ līdz A	No A+ līdz A
<i>UniCredit</i>	<i>Hypovereinsbank</i>	2009. gada 18. marts	No A+ līdz A	No A+ līdz A

- (63) [...]
- (64) Tā kā ÖIAG un tai daļēji piederošie uzņēmumi, piemēram, *Telekom Austria AG*, *Österreichische Post AG* un *OMV AG*, Austrijā esot plaši pazīstami, liela nozīme būtu jebkādam nelabvēlīgam ietekmei uz apmierinātību uzņēmumā un zīmola prestižu. Tādēļ privāts investors ÖIAG situācijā *Austrian Airlines* maksātspējas gadījumā uzņemtos segt sociālā plāna izmaksas, pat ja juridiski viņam nebūtu pienākuma to darīt.
- (65) Austrijas iestādes uzskata, ka teorētiska sociālā plāna izmaksas atbilstot summai, kas šajā jomā rastos likvidācijas gadījumā. Tādēļ kopumā darbinieki nebūtu sliktākā situācijā nekā regulētas likvidācijas gadījumā ar sociālo plānu.
- (66) Austrijas iestādes lēš, ka šīs brīvprātīgās sociālās izmaksas *Austrian Airlines* grupai būtu [...] euro (*Austrian Airlines* [...] euro un *Tyrolean* [...] euro), atskaitot Austrijas garantiju fonda maksājumus (sk. nākamo tabulu).

<sup>(25)</sup> *Merrill Lynch* veiktajā analīzē ÖIAG vai attiecīgi Austrijas Republika cieš vērtības zaudējumus tikai savas dalības apmērā.

2. tabula

**Saistības, kas ÖIAG jāuzņemas attiecībā uz darbiniekiem Austrian Airlines grupas maksātnespējas gadījumā**

(miljoni EUR)			
Saistības attiecībā uz darbiniekiem Austrian Airlines grupas maksātnespējas gadījumā	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Austrian Airlines grupa
Atlaišanas pabalsti saskaņā ar tiesību aktu noteikumiem un koplīgumiem	[...]	[...]	[...]
Pensijas	[...]	[...]	[...]
Kompensācija par ikgadējo atvaļinājumu	[...]	[...]	[...]
Citas, ar darbiniekiem saistītas izmaksas	[...]	[...]	[...]
Sociālais plāns	[...]	[...]	[...]
Tiesības uz pensiju	[...]	[...]	[...]
Saistības attiecībā uz darbiniekiem kopā	[...]	[...]	[...]
Austrijas garantiju fonda maksājumi	[...]	[...]	[...]
Saistības, kas jāuzņemas ÖIAG, kopā	[...]	[...]	[...]

3.3.2. *Izmaksas, kas rodas, regulēti likvidējot Austrian Airlines*

- (67) Šajā sakarā likvidācijas kopējās izmaksas Austrijas iestādes lēš [...] euro apmērā, no kuriem apmēram [...] euro (aplēse, pamatojoties uz vidējo saistību apjomu attiecībā uz darbiniekiem) attiecas uz sociālo plānu bijušajiem darbiniekiem. Citas izmaksas izrietot no līgumu izbeigšanas, no kurām [...] attiecoties uz [...]. Pirms termiņa jāizbeidz arī līgumi par [...].

3.3.3. *Izmaksas, kas ÖIAG jāsedz par pārstrukturēšanu, saglabājot autonomiju*

- (68) Lai Austrian Airlines turpmāk spētu strādāt autonomi, saskaņā ar Austrijas valdības aplēsēm uzņēmumam 2009. gadā būtu jā sagaida [...] darbības rezultāts, galvenokārt tādēļ, ka ekonomikas krīzes dēļ strauji ir samazinājies pieprasījums.

- (69) Uzņēmuma tieša problēma būtu nepietiekamā likviditāte, papildus minimālajām likviditātes rezervēm [...] euro apmērā, lai pārvarētu [...], Austrian Airlines ir nepieciešama papildu likviditāte pārstrukturēšanas pasākumiem un [...]. Te esot jāpiebilst, ka 2008. gada beigās Austrian Airlines saglabātā likviditāte svārstījās tikai [...].

- (70) *Stand alone* koncepcija pamatojoties uz [...], saglabājot tikai divus vai trīs galamērķus. Šā iemesla dēļ būtu [...]. Tas izraisītu vienreizēju norakstīšanu [...] euro apmērā. Turklāt darbinieku skaits samazinātos par [...] pilnas

slodzes štata vietām. Vienreizējās sociālā plāna izmaksas tiekot lēstas [...] euro apmērā.

- (71) Rezultāts esot apgrozījuma samazinājums [...] euro apmērā 2009. gadā, kas negatīvi ietekmētu naudas plūsmu. Saskaņā ar Austrijas iestāžu aplēsēm *stand alone* koncepcija laika posmā no 2009. līdz 2011. gadam izraisītu likviditātes bilances deficītu [...] euro apmērā <sup>(26)</sup>.

3.3.4. *Secinājums*

- (72) Austrijas iestādēm Austrian Airlines akciju pārdošana par negatīvu pirkuma cenu bija izmaksu ziņā izdevīgākā alternatīva. Tā kā Austrija esot izvēlējusies izmaksu ziņā izdevīgāko alternatīvu, tā esot rīkojusies kā privāts tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs.

**3.4. Austrian Airlines pārstrukturēšanas plāns**

3.4.1. *Austrian Airlines ir grūtībās nonācis uzņēmums*

- (73) Austrijas iestādes uzskata, ka Austrian Airlines ir grūtībās nonācis uzņēmums 2004. gada pamatnostādņu nozīmē, jo, nesaņemot glābšanas atbalstu 2008. gada decembrī, tas būtu kļuvis maksātnespējīgs. Glābšanas atbalsts nodrošināja Austrian Airlines dzīvotspēju turpmākos sešus mēnešus. Tomēr, lai nodrošinātu ilgtermiņa dzīvotspēju un ilgtspējīgu uzņēmuma reorganizāciju, tas noteikti esot jāpārstrukturē. Ja pārstrukturēšanas plāns netiktu apstiprināts, Austrian Airlines tieši draudētu maksātnespēja.

<sup>(26)</sup> Kopā to veidojot [...].



(74) Turklāt Austrijas iestādes norāda, ka *Austrian Airlines* esot neatkarīgs uzņēmums, kura grūtības esot izraisījis pats uzņēmums un īpaši situācija aviācijas nozarē. Valdības lēmumos par atbalstu un starp *ÖIAG* un *Lufthansa* noslēgtajos līgumos bija noteikts, ka atbalsts dodot labumu *Austrian Airlines*, nevis *Lufthansa*. Līdz ar to atbalsts tiekot sniegts *Austrian Airlines*. Saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem *Austrian Airlines* pārņemšanas gadījumā *Lufthansa* nebūtu valsts atbalsta saņēmējs.

(75) Tāpat Austrijas iestādes norāda, ka pirms vienošanās par pārdošanu *Austrian Airlines* neesot bijusi *Lufthansa* grupas daļa, līdz ar to nevarot piemērot 2004. gada pamatnostādņu 13. punktu. Tādēļ nerodas jautājums par to, vai *Lufthansa* ar saviem līdzekļiem finansiāli būtu spējusi atjaunot *Austrian Airlines* maksātspēju. Tas nevarot būt saistīts arī ar grupas attiecībām starp *Lufthansa* un *Austrian Airlines*, kuru pamatā būtu, piemēram, esošā sadarbība *Star Alliance* ietvaros. *Star Alliance* sadarbojoties apmēram 24 aviokompānijas un tās neesot grupas attiecības.

(76) Saskaņā ar Austrijas iestāžu aplēsēm darījums neizraisītu ievērojamus konkurences ierobežojumus. Tas galvenokārt izrietot no fakta, ka *Lufthansa* un *Austrian Airlines* nozīmīgā mērā jau sadarbojas. Papildus sadarbībai *Star Alliance* satiksme starp Vāciju un Austriju notiktu kopuzņēmuma veidā, turklāt tiktu veicināta šo maršrutu optimizēšana un arī sadalītas izmaksas un ieņēmumi.

#### 3.4.2. Izmaksu ietaupījumi un sinerģijas, pamatojoties uz pārstrukturēšanas plānu

(77) Lai gan *Lufthansa* un *Austran Airlines* jau sadarbojas *Star Alliance* ietvaros un darbojas kā kopuzņēmums, Austrijas iestādes uzskata, ka varētu panākt izmaksu papildu samazinājumu un apgrozījuma kāpumu. To pamatojot fakts, ka kapitāla dalības gadījumā uzņēmumu integrācija aviācijas nozarē esot būtiski spēcīgāka gan ekonomiskā, gan sabiedrības tiesību ziņā, kas radītu ievērojami lielāku izmaksu ietaupījumu nekā partnerattiecības bez kapitāla dalības, kas ietvertu tikai noteiktu komerciālu aspektu koordinēšanu vai kopuzņēmuma darbību. Iestādes norāda uz ekspertu pētījumiem, saskaņā ar kuriem vienkārši koordinējošās partnerattiecībās izmaksu ietaupījumi sasniegtu apmēram 1,9 %, bet kopēja uzņēmējdarbība kopējās izmaksas ietaupītu par 5,6 %. Turpretī sadarbība, ko atbalstītu kapitāla dalība, izmaksas ietaupītu par apmēram 11,4 %<sup>(27)</sup>.

(78) Tas, ka *Lufthansa* pārņemtu *Austrian Airlines*, ļautu ietaupīt izmaksas arī ar [...]. Citi būtiski izmaksu ietaupījumi izrietot no iespējamiem ietaupījumiem [...].

(79) Izmaksu sinerģijas, kas jāpanāk papildus jau esošajai sadarbībai, *Lufthansa* lēš apmēram [...] euro apmērā gadā. To papildinātu ieņēmumu sinerģijas apmēram [...] euro apmērā gadā, kas jo īpaši izrietētu no [...]. Kopumā papildu sinerģijas būtu apmēram [...] euro gadā.

#### 3.4.3. Atbalsta samērīgums

(80) Austrijas iestādes uzskata, ka 500 miljoni euro ir minimālā summa, kas nepieciešama, lai atjaunotu *Austrian Airlines* ilgtermiņa rentabilitāti. Nesniedzot atbalstu, kas tiktu izmantots, lai samazinātu *Austrian Airlines* saistības, tiktu [...].

#### 3.4.4. Kompensācijas pasākumi

(81) Austrijas iestādes uzskata, ka nav jāveic kompensācijas pasākumi glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē. Šajā sakarā Austrijas iestādes norāda uz 1994. gada pamatnostādņu 38. punkta 3. apakšpunktu, saskaņā ar kuru pārstrukturēšanas programmai jāietver jaudas samazināšana, ja tas vajadzīgs finanšu dzīvotspējas atjaunošanai un/vai tirgus situācijas dēļ. Tā kā 1994. gada pamatnostādnes aviācijas jomā ir *lex specialis*, tām būtu jābūt prioritārām salīdzinājumā ar 2004. gada pamatnostādņēm. Izskatāmajā lietā Austrijas iestādes norāda, ka ne finanšu dzīvotspējas atjaunošana, ne tirgus situācija neprasija veikt kompensācijas pasākumus, kas pārsniegtu jau pārstrukturēšanas procesā ieplānotos pasākumus.

(82) Katrā ziņā jaudas samazināšana, kas esot ieviesta 2006. gadā uzsāktās programmas *Go4Profit* ietvaros, jau esot būtisks kompensācijas pasākums. Turklāt pārstrukturēšanas plāns paredzot citus pasākumus, kas, kā minēts, uzsākot procedūru, esot būtiski kompensācijas pasākumi. Austrijas iestādes uzskata, ka jau *Austrian Airlines* īsteno tie, kā arī turpmāk plānotie kompensācijas pasākumi esot kompensācijas komplekss, kas atbilst augstākajam līmenim no tā, ko Komisija esot lūgusi agrāk, citu pārstrukturēšanu gadījumos. Tas jo īpaši attiecoties uz apstākli, ka *Austrian Airlines* esot vidēja lieluma aviokompānija un saskaņā ar 2004. gada pamatnostādņu 40. punktu kompensācijas pasākumiem jābūt proporcionāliem uzņēmuma lielumam.

#### 3.4.5. Pašu ieguldījums

(83) Šajā sakarā Austrijas iestādes norāda, ka *Austrian Airlines* pārstrukturēšanas izmaksas (ja netiktu sniegts glābšanas atbalsts 200 miljonu euro apmērā, kas pēc pārņemšanas pabeigšanas esot jāatmaksā) esot apmēram [...] euro, tās ir apkopotas turpmāk redzamajā tabulā.

<sup>(27)</sup> Avots: *Airlines Business* 11/1999, 83. lpp.

3. tabula

## Austrian Airlines pārstrukturēšanas izmaksas saskaņā ar Austrijas iestāžu sniegto informāciju

Pasākums	Pārstrukturēšanas izmaksas (miljoni EUR)	Pašu ieguldījums (miljoni EUR)	Austrijas Republikas ieguldījums
a) Finanšu pārstrukturēšana	[...]	[...]	[...]
b) <i>Austrian Airlines</i> programma <i>Go4Profit</i>	[...]	[...]	[...]
c) Izmaksas sinerģiju panākšanai	[...]	[...]	[...]
d) Konsultāciju un darījuma izmaksas	[...]	[...]	[...]
e) Lielākas refinansēšanas izmaksas finanšu krīzes dēļ	[...]	[...]	[...]
Kopsumma	[...]	[...] (pašu ieguldījuma apmērs: 55,5 %)	[...]

- (84) *Austrian Airlines* parādi ([...] euro 2008. gadā) esot ievērojami lielāki par *Lufthansa* [...]. Attiecīgās izmaksas tiek lēstas [...] euro apmērā.
- (85) Papildu izmaksas par pārstrukturēšanas pasākumiem [...] euro apmērā rodoties, lai panāktu ikgadējos sinerģijas efektus, kas esot paredzēti pārstrukturēšanas plānā. Tiek norādīts, ka tāpat būtu jāpieskaita programmas *Go4Profit* izmaksas [...] euro apmērā par *Austrian Airlines* jau veiktajiem pārstrukturēšanas pasākumiem, jo šis process vēl turpinoties.
- (86) Papildus esot jāpieskaita darījuma izmaksas [...] euro apmērā un lielākas refinansēšanas izmaksas finanšu krīzes dēļ [...] euro apmērā.

## 4. TREŠO PERSONU APSVĒRUMI

4.1. *Austrian Airlines*

- (87) *Austrian Airlines* apsvērumi tika nosūtīti 2009. gada 13. aprīļa vēstulē, un tie pilnībā atbilst Austrijas iestāžu apsvērumiem.
- (88) Attiecībā uz sociālo izmaksu brīvprātīgo maksājumu maksātspējas gadījumā *Austrian Airlines* uzsver, ka šādi vairākuma akcionāra maksājumi ir neizbēgami, ņemot vērā ar prestižu saistītus apsvērumus un lai izvairītos no sociālas un darbinieku neapmierinātības "māsas uzņēmumos." *Austrian Airlines* arī paskaidro, ka Austrijā esot raksturīgs īpašs sociālās partnerības veids starp darba devējiem un darbinieku pārstāvjiem. Sociālā partnerība nozīmē, ka darba devējam ir pienākums finansēt sociālos plānus un brīvprātīgi kompensēt citas sociālās izmaksas pat situācijās, kad juridiski darba devējam nebūtu pienākuma to darīt. Turklāt *Austrian Airlines* norāda, ka aplēstās sociālā plāna izmaksas [...] euro apmērā par 7 914 darbiniekiem esot zemākas par salīdzināmām izmaksām. *Austria Tabak* gadījumā 2005. gadā izmaksas esot bijušas [...] euro apmērā par darbinieku un 2009. gadā būšot pat [...] euro par vienu darbinieku. Turklāt *Austrian Airlines* min piemērus par brīvprātīgi segtām sociālā plāna izmaksām meitasuzņēmumu un/vai ražotņu slēgšanas/likvidācijas gadījumā Austrijā.

4. tabula

**Piemēri par brīvprātīgi segtām sociālā plāna izmaksām meitasuzņēmumu un/vai ražotņu slēgšanas/likvīdācijas gadījumā Austrijā**

Uzņēmums	Gads	Darbinieki	Veiktās sociālās izmaksas	
<i>Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG</i>	no 1995. g.	150	Sociālais plāns	[...]
<i>Semperit Reifen GmbH</i>	1997–2002	1 000	Nodarbinātības fonds un sociālais plāns	[...]
<i>Philips rūpnīcas slēgšana Lebringā</i>	1999–2000	200–300	Sociālais plāns	[...]
<i>Elektra Bregenz</i>	2003	234	Atlaišanas pabalsti un sociālais plāns	[...]
<i>Legrand Austria</i>	2003–04	150	Sociālais plāns	[...]
Asociācija, elektrostacijas slēgšana <i>Voitsberg IV</i>	2004	220	Nodarbinātības fonds un papildu atlaišanas pabalsti	[...]
<i>Phelps Dodge Magnet Wire Austria</i>	2004–05	55	Sociālais plāns	[...]
<i>Austria Tabak</i>	2005	220	Atlaišanas pabalsti un nodarbinātības fonds	[...]
<i>Austria Tabak</i>	2009	269	Atlaišanas pabalsti un nodarbinātības fonds	[...]
<i>Thonet-Wien rūpnīcas slēgšana Frīdbergā</i>	2006	25	Papildu atlaišanas pabalsti	[...]
<i>AT &amp; S</i>	2007	35	Sociālais plāns	[...]

- (89) Tā kā, slēdzot ražošanu vai rūpnīcas, privāti kontrolāciju uzņēmumi brīvprātīgi sedz noteikta līmeņa sociālās izmaksas, *Austrian Airlines* uzskata, ka maksātspējas gadījumā *ÖIAG* būtu brīvprātīgi jāsedz noteikta līmeņa sociālās izmaksas, kas atbilstot sociālajām izmaksām strukturētas likvidācijas gadījumā.

5. tabula

**Aplētās *Austrian Airlines AG* vidējās sociālās izmaksas (neietverot *Tyrolean*)**

(miljoni EUR)

	Sociālās izmaksas	
	Minimālā summa	Maksimālā summa
Atlaišanas pabalsti	[...]	[...]
Kompensācija par ikgadējo atvaļinājumu	[...]	[...]
Pensiju sistēma	[...]	[...]
Sociālais plāns	[...]	[...]
Kopā	[...]	[...]

- (90) *Austrian Airlines* paskaidro, ka atlaišanas pabalstu maksājumi ([...] euro) attiecoties uz juridiskajām un koplīgumu saistībām 2009. gada 30. jūnijā, tostarp arī aplēstie [...] euro par darbiniekiem ārpus Austrijas. Lielā atšķirība starp paredzēto sociālo izmaksu minimālo summu ([...] euro) un maksimālo summu ([...] euro) pensiju sistēmā izrietot no [...]. Zemākā aplēstā vērtība [...] euro apmērā par pensiju izmaksām pamatojoties uz pieņēmumu, ka būtu jāfinansē [...]. Augstākā aplēstā vērtība [...] euro apmērā attiecoties uz (ne mazticamo) gadījumu, ja darbinieki izmantotu [...].
- (91) Lai gan *Austrian Airlines* pieļauj, ka aplēstās sociālās izmaksas [...] ir parastās sociālā plāna kompensācijas līmenī Austrijā, tā norāda, ka esot faktori, kas pamatojot šo summu. Pirmkārt, *Austrian Airlines* personāla darba stāžs uzņēmumā ir ilgs, vidēji [...] gadi pilotiem un [...] gadi tirdzniecības un tehniskajam personālam un pasažieru salona apkalpei. Otrkārt, visas atlīdzības sociālā plāna ietvaros šim uzņēmumam ietekmētu [...] pilotu un citu darbinieku vidējās algas salīdzinājumā ar citu nozaru darbiniekiem. *Austrian Airlines* pilotu kabīnes personāla vidējā mēnešalga esot [...] euro (2009. gadā), bet tirdzniecības un tehniskā personāla un pasažieru salona apkalpes alga esot no [...] euro līdz [...] mēnesī. Turklāt *Austrian Airlines* ir viens no ievērojamākajiem uzņēmumiem Austrijā, kura maksātnešpēja būtu saistīta ar lielu plašsaziņas līdzekļu uzmanību.
- (92) Likvidācijas scenārija gadījumā *Austrian Airlines* likvidācijas izmaksas būtu sagaidāmas no [...] līdz [...] euro apmērā.

6. tabula

**Austrian Airlines likvidācijas scenārijs**

(miljoni EUR)

	Izmaksas	
	Zemākā vērtība	Augstākā vērtība
Lidmašīnu pārdošana	[...]	[...]
Lidmašīnu finansējuma atmaksāšana	[...]	[...]
Sociālās izmaksas	[...]	[...]
Ilgtermiņa līgumu izbeigšana	[...]	[...]
Citas izmaksas un ieņēmumi (saldo)	[...]	[...]
Kopējās izmaksas	[...]	[...]

**4.2. Lufthansa**

- (93) Savu 2009. gada 9. aprīļa apsvērumu sākumā *Lufthansa* norādīja, ka darījuma ekonomiskie rādītāji kopš 2008. gada oktobra, kad tā iesniedza piedāvājumu par *Austrian Airlines* iegādi, esot būtiski mainījušies. Šīs izmaiņas atspoguļojot *Austrian Airlines* strukturālās problēmas un ekonomikas vides izmaiņas, kas kopš tā laika esot dramatiski pasliktinājusies. Augsta riska kredītu krīze esot izvērsusies par pēdējo gadu desmitu nelāgāko finanšu krīzi un izraisījusi smagu faktiskās ekonomikas recesiju.
- (94) *Lufthansa* sagaidot Eiropas tirgu recesiju 2009. gadā, iespējams, 2010. gadā un varbūt arī vēlāk, kas attiecīgi ietekmēsot uzņēmējdarbību un *Austrian Airlines* plānoto pārstrukturēšanu. Tomēr *Lufthansa* uzskatot, ka ar paredzēto pārstrukturēšanu var atjaunot *Austrian Airlines* ilgtermiņa rentabilitāti, turklāt *break even* robežas sasniegšana jo īpaši esot atkarīga no recesijas ilguma un intensitātes. Pašreizējā situācijā esot skaidrs, ka tuvākajos [...] *Austrian Airlines* cietīšot [...].
- (95) Attiecībā uz maksājamo cenu *Lufthansa* norāda, ka privatizācijas pilnvarā noteiktie nosacījumi neesot ietekmējuši cenu, ko *Lufthansa* esot bijusi gatava maksāt par *Austrian Airlines*. Turklāt salīdzinājumā ar privātu izsoli šie nosacījumi neesot atturējuši nevienu pretendentu piedalīties konkursā.
- (96) Vēl *Lufthansa* argumentē, ka atšķirība starp cenu, kas tika piedāvāta neatkarīgajiem akcionāriem, un sabiedrībai ÖIAG maksājamo cenu neietverot valsts atbalstu. Sabiedrībai ÖIAG maksājamo cenu veidojot nemainīga cena 366 268,75 euro apmērā un debitora garantija, kuras vērtība esot atkarīga no *Austrian Airlines* uzņēmējdarbības un *Lufthansa* akciju kursa attīstības. Maksimālais iespējams maksājums saistībā ar debitora garantiju esot 4,48 euro par akciju. Neatkarīgajiem akcionāriem maksājamās cenas esot noteiktas saskaņā ar 26. pantu Austrijas Likumā par uzņēmumu pārņemšanu. Šī cena esot 4,49 euro par neapmaksātu akciju.

- (97) *Lufthansa* norādīja, ka pretendents, kurš piedāvā vislielāko cenu, neesot ekonomiskas jēgas noteikt pienākumu piedāvāt cenu, kas atbilst akciju kursam. Ja valsts būtu nolēmusi visas savas akcijas piedāvāt biržā, akciju kurss būtu dramatiski krities. Minimālā piedāvājuma cena par pārņemšanu pamatojoties uz tādu akcijas vidējo kursu, kāds bija agrāk (sk. iepriekš). Tādēļ tā noteikti neatspoguļojot akciju patieso vērtību ne pārņemšanas piedāvājuma iesniegšanas brīdī, ne privatizācijas brīdī.
- (98) Līdz ar to akcijas maksimālā cena, kas tiekot maksāta sabiedrībai ÖIAG (nemainīgā cena plus debitora garantijas minimālā summa), atbilstot akcijas cenai, kas pārņemšanas piedāvājuma ietvaros tiekot maksāta citiem akcionāriem. Pat ja, iespējams, ÖIAG saņemot mazāku cenu par akciju par savām *Austrian Airlines* piederošajām akcijām nekā citi akcionāri, tas neesot valsts atbalsts, jo sabiedrībai ÖIAG samaksātā cena atbilstot tirgus vērtībai. *Lufthansa* norāda, ka pārdošanas procesā tā esot bijusi vienīgais uzņēmums, kas iesniedzis spēkā esošu galīgu piedāvājumu. Līdz ar to *per definitionem Lufthansa* esot pretendents, kurš piedāvāja vislielāko cenu. Atklāta, konkurenci ievērojoša pārdošanas procesa rezultāts esot jāuzskata par tirgus cenu.
- (99) Attiecībā uz pārstrukturēšanas plānu *Lufthansa* argumentē, ka gan 1994. gada pamatnostādnes aviācijas jomā, gan 2004. gada pamatnostādnes esot jāpiemēro paralēli. Izstrādājot uzņēmējdarbības plānu, ciktāl paredzams, esot ņemta vērā ekonomiskās situācijas pasliktināšanās un situācija gaisa satiksmes tirgos. [...] Tomēr *Austrian Airlines* ilgtermiņa rentabilitāti varot atjaunot tikai tad, ja, kā paredzēts, varēšot īstenot izmainīto pārstrukturēšanas plānu – kā arī citus vēl saskaņojamos izmaksu samazināšanas pasākumus – un šādā veidā panākt nepieciešamos izmaksu samazinājumus.
- (100) *Lufthansa* norāda, ka pārstrukturēšanas atbalsta summa (500 miljoni euro) esot absolūtais minimums, kas nepieciešams, lai atjaunotu *Austrian Airlines* ilgtermiņa rentabilitāti. Austrijas un pasaules gaisa satiksmes tirgus turpmāka pasliktināšanās esot [...].
- (101) Attiecībā uz kompensācijas pasākumiem *Lufthansa* uzsver, ka iepriekšējos gados *Austrian Airlines* jau esot būtiski samazinājusi tās jaudu. [...].
- (102) Attiecībā uz ievērojamu pašu ieguldījuma prasību, kas iestrādāta saskaņā ar 2004. gada pamatnostādņu 43. un turpmākajos punktos, *Lufthansa* norāda, ka tas neesot minēts 1994. gada pamatnostādņēs aviācijas jomā. Tādēļ *Lufthansa* apšaubot, ka šis kritērijs esot juridiska prasība, veicot pārstrukturēšanu aviācijas nozarē. *Lufthansa* norāda, ka *Austrian Airlines* un *Lufthansa* katrā

ziņā sedz ievērojamu daļu kopējo pārstrukturēšanas izmaksu, kas esot [...] euro no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām [...] euro apmērā jeb apmēram 68 % šo izmaksu.

#### 4.3. *Ryanair*

- (103) *Ryanair* veic 11 maršrutus starp četrām Austrijas lidostām (Zalcburgu, Lincu, Grācu un Klāgenfurti) un galamērķiem citās ES valstīs, tostarp Vācijā. *Ryanair* norāda, ka tādēļ tā konkurējot gan ar *Austrian Airlines*, gan ar *Lufthansa*.
- (104) Savus 2009. gada 9. aprīļa apsvērumus *Ryanair* uzsāka ar to, ka, pēc tās domām, oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšana esot pamatota, tomēr Komisijas uzaicinājumā iesniegt apsvērumus neesot sniegta pietiekama informācija. Tādas informācijas nepubliskošana, kas, pēc Austrijas iestāžu domām, esot konfidenciāla, esot procesuāls trūkums.
- (105) Attiecībā uz lietas būtību *Ryanair* uzskata, ka Austrijas iestādes neesot pierādījušas, ka tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja skatījumā *Austrian Airlines* pārdošanai saistībā ar 500 miljonu euro ieguldījumu esot jādod priekšroka salīdzinājumā ar uzņēmuma likvidāciju. Pēc *Ryanair* domām, salīdzinājumā ar Austrijas valdības izvēlēto risinājumu, tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs būtu devis priekšroku *Austrian Airlines* brīvprātīgai darbības izbeigšanai vai likvidācijai ar tiesas nolēmumu vai vienkāršam darījumam ar akcijām, nenosakot priekšnosacījumus par ievērojamu likviditātes nodrošināšanu. To pierādot fakts, ka *Austrian Airlines* privātie akcionāri (proporcionāli savām akcijām) neesot bijuši gatavi piedalīties kapitāla palielināšanā.
- (106) Attiecībā uz Austrijas iestāžu minētajiem apsvērumiem par likvidācijas neizvēlēšanos, ciktāl šie apsvērumi attiecoties uz šaubām par valstij piederošās ÖIAG reputāciju un prestižu, *Ryanair* apšaubā, ka šādi apsvērumi varētu būt galvenā vai pat vienīgā šāda ieguldītāja motivācija, pieņemot nozīmīgus saimnieciskus lēmumus.
- (107) *Ryanair* apšaubā arī to, ka *Lufthansa* piedāvātā cena atbilstot tirgus cenai. *Ryanair* uzskata, ka process, kura rezultātā par pircēju tika izvēlēta *Lufthansa*, neesot bijis konkurēnci ievērojošs process, piedāvājumu iesniegšanas termiņš esot bijis ļoti īss (no 2008. gada 13. līdz 24. augustam), un, ņemot vērā *Lufthansa* iepriekšējās zināšanas par *Austrian Airlines* uzņēmumu tā dalības *Star Alliance* un kopuzņēmumu ietvaros, *Lufthansa* esot bijušas priekšrocības salīdzinājumā ar citiem iespējamiem pircējiem. Nosakot pārdošanas nosacījumus, Austrijas iestādes esot sajaukušas savu valsts lomu un savu uzņēmēja lomu.

(108) Pat ja dažus no šiem nosacījumiem varētu uzskatīt par "maigiem" nosacījumiem, tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs tos tomēr nenoteiktu, jo tie radītu izmaksas. Iespējamie pretendenti tos uzvertu nopietni un vai nu atturētos iesniegt piedāvājumu vai arī viņu cena būtu mazāka par tirgus cenu, lai ņemtu vērā nosacījumu izpildes izmaksas.

(109) *Ryanair* norāda, ka tās ekspansiju Austrijā traucējot zaudējumus radoša *Austrian Airlines* klātbūtne tirgū un tās spēja ilgā laikposmā saglabāt cenas, kas nesedz izmaksas. Valsts atbalsts *Austrian Airlines* atņemtu *Ryanair* ekspansijas iespējas un strukturālas pielāgošanās slogu no *Austrian Airlines* pārvirzītu uz konkurētspējīgiem tirgus dalībniekiem, kāds ir *Ryanair*. Tiklīdz *Austrian Airlines* integrētos *Lufthansa* tīklā, tā sāktu ar satiksmes palielināšanu *Lufthansa* darbības centros Frankfurtē un Minhenē, kas vismaz maršrutos starp Austriju un Vāciju izraisot risku ierobežot tirgus pieeju.

#### 4.4. *Air France/KLM*

(110) Savus 2009. gada 14. aprīļa apsvērumus *Air France/KLM* uzsāka, izsakot nožēlu, ka Komisija neesot detalizēti izvērtējusi pārdošanas procesa struktūru. *Air France/KLM* norāda, ka procesā 2008. gada augusta sākumā runa esot bijusi par privatizāciju bez nepieciešamības pārstrukturēt *Austrian Airlines*.

(111) [...]

(112) *Air France/KLM* uzskata, ka sabiedrības *Lufthansa* piedāvātā pārstrukturēšana neesot pareizs plāns un tādēļ nevarot attaisnot valsts atbalsta piešķiršanu. Turklāt esot jāņem vērā *Lufthansa* grupas spēja veikt šos pašus pārstrukturēšanas pasākumus ar saviem līdzekļiem.

(113) *Air France/KLM* norāda, ka konkursa procedūra tā, kā tā tika veikta, neesot atbildusi prasībām, kuras iestrādātas 1994. gada pamatnostādņēs aviācijas jomā. 2008. gada 13. augustā uzsāktais privatizācijas process neesot noticis pārskatāmā un nediskriminējošā veidā.

(114) *Air France/KLM* esot piedalījies privatizācijas procesā un [...].

(115) Konkursā pretendents esot aicināts iesniegt visiem akcionāriem līdzvērtīgu piedāvājumu par cenu, kuru pretendents esot bijis gatavs maksāt visiem akcionāriem skaidrā naudā par *Austrian Airlines* akciju, un pirkt šīs akcijas par summu, kas atbilst attiecīgajiem Austrijas tiesību aktiem.

(116) [...]

Tā kā atšķirībā no prasītā *Lufthansa* neesot iesniegusi beznosacījumu piedāvājumu, tā neesot ievērojusi procesa sākumā noteiktos pienākumus, un tas, ka ÖIAG pieņēma šo piedāvājumu, būtu jāvērtē kā pierādījums tam, ka šim procesam esot bijuši trūkumi.

(117) [...]

(118) Attiecībā uz privatizācijas pilnvarā noteiktajiem nosacījumiem par nosacījumu "saglabāt no Austrijas rezidentiem sastāvošu akcionāru kodolu" *Air France/KLM* norāda, ka, lai gan agrāk esot bijušas noteiktas līdzīgas struktūras, tomēr kopš tā laika reglamentējošā vide esot mainījies. Šajā sakarā *Air France/KLM* norāda, ka Padome esot pilnvarojusi Komisiju rīkot sarunas ar visām trešām valstīm, lai ar Kopienas tiesībām saskaņotu visus ar šīm valstīm noslēgtos divpusējos nolīgumus par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem. *Air France/KLM* atzīst, ka *Austrian Airlines* īpašais gadījums esot detalizēti jāpārbauda, tomēr aicina Komisiju izskatīt šo jautājumu elastīgi, jo dažas no šīm sarunām ar trešām valstīm esot ieilgušas.

(119) *Air France/KLM* nepārliecinot arī arguments, ka Austrijas valsts esot rīkojusies kā tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs. Piekritot pirkuma cenai, kas esot bijusi procesa ar trūkumiem rezultāts, tā neesot pārdevusi savas *Austrian Airlines* akcijas ar labākajiem iespējamajiem nosacījumiem.

(120) Pēc tam, kad esot kļuvis zināms Austrijas valdības lēmums sniegt finanšu palīdzību 500 miljonu euro apmērā, *Air France/KLM* esot paziņojusi ÖIAG, ka [...].

(121) *Air France/KLM* izvirza jautājumu, vai Komisijai vajadzētu pārbaudīt arī to, vai, neņemot vērā ar iegādi saistītos nosacījumus, *Austrian Airlines* jau tagad neesot *Lufthansa* grupas daļa.

(122) Attiecībā uz pārstrukturēšanas plānu *Air France/KLM* šaubās, vai šī finanšu palīdzība vispār būtu jāsauc par pārstrukturēšanas atbalstu. *Air France/KLM* neapšauba finanšu grūtības, kas jāpārvar *Austrian Airlines*, tomēr uzskata, ka pasākumi esot pārāk vāji, lai uzņēmumu varētu pārstrukturēt. *Lufthansa* ierosinātie pasākumi esot tāda veida pasākumi, ko veic saistībā ar uzņēmuma iegādi, un tie esot mākslīgi pasludināti par "pārstrukturēšanas plānu". Šie pasākumi neesot nekāds plāns ([...]) un nekādā ziņā nepamatojot valsts atbalsta piešķiršanu. Turklāt neesot pierādīts, ka *Lufthansa* nebūtu spējusi veikt šos pašus pārstrukturēšanas pasākumus ar saviem līdzekļiem.

(123) *Air France/KLM* norāda, ka visā aviācijas nozarē pašreizējā ekonomikas vidē esot jūtams ievērojams spiediens un tādēļ Komisijai jo īpaši uzmanīgi jāizvērtē Austrijas plānotā atbalsta atbilstība, lai nodrošinātu, ka atbalsts nerada konkurences kropļojumus.

#### 4.5. NIKI

(124) Savus 2009. gada 31. marta apsvērumus *NIKI* uzsāka, paužot viedokli, ka *ÖIAG* neesot rīkojusies kā tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, jo esot piekritusi negatīvai cenai par savām *Austrian Airlines* akcijām. Turklāt pārdošanas cena neatspoguļojot *Austrian Airlines* tirgus cenu. Pārdošana esot bijusi saistīta ar tādiem nosacījumiem kā, piemēram, negatīvu pirkuma cenu un pārdevēja iesaistīšanos iegādātā uzņēmuma lēmumu pieņemšanā, kas tirgus ekonomikas principu vadītam ieguldītājam katrā ziņā nebūtu bijis pieņemami.

(125) Attiecībā uz negatīvo pirkuma cenu *NIKI* argumentē, ka *Lufthansa* faktiski esot samaksājusi pozitīvu cenu 366 269 euro apmērā un piešķirusi debitora garantiju, kurai attiecībā uz *ÖIAG* esot 162 miljonu euro vērtā, un atbalsts 500 miljonu euro apmērā atbilstot vienam no *Lufthansa* izvirzītajiem nosacījumiem un neesot negatīva pirkuma cena.

(126) Saskaņā ar *NIKI* sniegto informāciju gadījumā, ja par *ÖIAG* akcijām (41,56 %) cena būtu negatīva, šāda cena nozīmētu 1,2 miljardu euro vērtību par visu akciju kapitālu (100 %). Tomēr neesot skaidrs, kā šādu negatīvu pirkuma cenu varētu izsecināt no *Austrian Airlines* darbības pārskatiem. Turklāt *NIKI* norāda, ka biržā kotēto, brīvā tirdzniecībā esošo akciju kurss atspoguļojot pozitīvu uzņēmuma vērtību (zemākais kurss 2,22 euro 2008. gada jūlijā un vidēji sešos mēnešos – 4,49 euro).

(127) Attiecībā uz alternatīviem scenārijiem *NIKI* kritizē *ÖIAG* izteikumu, ka tā rīkojoties tā, it kā būtu vienīgā *Austrian Airlines* akcionāre. Saskaņā ar *NIKI* sniegto informāciju strukturēta likvidācija būtu iespējama tikai ar 75 % vairākuma atbalstu. Taču *ÖIAG* piederot tikai 41,56 % *Austrian Airlines*. Turklāt *NIKI* argumentē, ka arī maksātspējas gadījumā *Austrian Airlines* spētu turpināt uzņēmējdarbību. Sociālie plāni esot brīvprātīgi maksājumi, kas esot jāapspriež ar darbinieku pārstāvjiem. *NIKI* lēš, ka likvidācijas gadījumā sociālā plāna izmaksas būtu 5 miljoni euro. Attiecībā uz sociālo izmaksu aplēsto vērtību *NIKI* norāda, ka Austrija jaucot savu akcionāra lomu ar savu valsts lomu.

(128) Neesot skaidrs, kā *Austrian Airlines* maksātspēja varētu ietekmēt *Telekom Austria AG*, *OMV AG* un *Österreichischer Post AG* akciju kursus un kredītspēju. Pēc tās domām, šos uzņēmumus sabiedrība neuzskata par grupu. Uzņēmumi darbojas atšķirīgās nozarēs, līdz ar to *Austrian Airlines* maksātspēja tos nevarot negatīvi ietekmēt.

(129) *NIKI* rosina apsvērt, vai *ÖIAG* negātu pozitīvu rezultātu un tādējādi labāk ietekmētu konkurenci, ja tā izvēlētos līdzīgu risinājumu kā *Alitalia* gadījumā, kā rezultātā tiktu privatizēta mazāka, veselīgāka *Austrian Airlines*.

(130) Jautājumā par privatizāciju *NIKI* uzskata, ka nosacījums par komitejas izveidi Austrijas interešu ievērošanai un par Austrijas rezidentu veidota akcionāru kodola saglabāšanu, kā arī *Lufthansa* nosacījums saglabāt *Austrian Airlines* kapitāla palielinājumu 500 miljonu euro apmērā esot negatīvi ietekmējis cenu. Pēc tās domām, valstij nebūtu jāiesaistās uzņēmuma vadībā.

(131) Saskaņā ar *NIKI* sniegto informāciju selektīvas priekšrocības *Austrian Airlines* un *Lufthansa* radīs konkurences kropļojumus un nelabvēlīgi ietekmēs tirdzniecību starp dalībvalstīm. *Lufthansa* neesot labuma guvējs, kas varētu saņemt valsts atbalstu, jo tai esot pietiekami savu līdzekļu. Turklāt *NIKI* uzskatot, ka pārstrukturēšanas plāns neatbilst 2004. gada pamatnostādņu prasībām. Tā kritizē arī faktu, ka neesot kompensācijas pasākumu, lai mazinātu konkurenci traucējošo atbalsta ietekmi uz Kopējo tirgu. Tā uzskata, ka arī tālo maršrutu skaita samazināšana neesot pietiekama kompensācija.

(132) Turklāt *NIKI* nav pārliecināta, ka agrāk (iepriekšējos desmit gados) *Austrian Airlines* neesot saņēmusi valsts atbalstu un esot ievērots vienreizējas atbalsta piešķiršanas princips. Tā norāda virkni pasākumu, kuri, pēc tās domām, varētu ietvert valsts atbalstu: a) vienīgo un bezmaksas satiksmes tiesību piešķiršana; b) visu laika nišu koordinēšanu Austrijā veic uzņēmums, kurā piedalās *Austrian Airlines*; c) zemāka nomas maksa par telpām Vīnes lidostā; d) valsts iestādes uzņemamas riskus nekustamo īpašumu pārdošanas gadījumā; e) ar nodokļiem saistītu *Austrian Airlines* sabiedrību, kas īpaši izveidotas darījumu noslēgšanai, pieļaušana Gērnsijā, Normandijas salās; f) publiskā akcionāra veikts kapitāla palielinājums 2006. gada decembrī par 146 miljoniem euro un g) glābšanas atbalsts 200 miljonu euro apmērā.

- (133) Turklāt tā norāda, ka *Austrian Airlines* esot ieviesusi nepilnu darba laiku un starpību starp normālu un saīsinātu darba laiku apmaksājot valsts. Tāpat tā kritizē, ka saskaņā ar Austrijas darba tiesībām *Austrian Airlines* nevarot atlaist savus darbiniekus, kuri piekrīt šādam saīsinātam darba laikam.

#### 4.6. *Air Berlin*

- (134) *Air Berlin* 2009. gada 8. aprīļa apsvērumi pilnībā atbilst NIKI apsvērumiem.

#### 4.7. *Robin Hood Aviation*

- (135) Savos 2009. gada 8. aprīļa apsvērumos *Robin Hood Aviation* uzskata, ka negatīva cena esot valsts atbalsts un šis valsts atbalsts negatīvi ietekmēšot konkurenci, turklāt tas nostiprināšot *Austrian Airlines* un *Lufthansa* dominējošo stāvokli Kopējā tirgū, tādēļ šāds valsts atbalsts esot jāatzīst par neatbilstīgu Kopējam tirgum. Saskaņā ar *Robin Hood Aviation* sniegto informāciju – pretēji Austrijas iestāžu iesniegtajam pārstrukturēšanas plānam – *Austrian Airlines* pašlaik palielinot savu jaudu. 2009. gadā *Austrian Airlines* no *Lufthansa* esot pārņēmusi papildu maršrutus, piemēram, maršrutu Grāca–Štutgarte, ko veic arī *Robin Hood Aviation*. *Robin Hood Aviation* norāda, ka savos maršrutos *Austrian Airlines* piedāvā ļoti zemas un konkurētspējīgas cenas, kas esot iespējamās tikai, pamatojoties uz paredzēto valsts atbalstu.

#### 4.8. *WKO – Die Luftfahrt*

- (136) Savos 2009. gada 8. aprīļa apsvērumos *WKO – Die Luftfahrt* uzsvēra *Austrian Airlines* nozīmi Austrijā kā uzņēmējdarbības vietā un tās ieguldījumu, nodrošinot 18 000 darba vietu Vīnes starptautiskajā lidostā. Tā uzsver, cik būtisks esot funkcionējošs tīkls tūrismam un vietējai ekonomikai.

#### 4.9. *Wien – konkret*

- (137) Savos 2009. gada 21. marta apsvērumos *Wien – konkret Medien GmbH* (turpmāk tekstā – *Wien – konkret*) norāda, ka 2008. gada 11. novembrī tā esot iesniegusi saistošu piedāvājumu par *Austrian Airlines*, piedāvājot 10 euro, kas esot vairāk nekā *Lufthansa* piedāvājums. 2009. gada

30. janvārī šis piedāvājums esot palielināts līdz 11 euro. *Wien – konkret* neesot piedalījies konkursa procedūrā.

- (138) Arī *Wien – konkret* uzskata, ka ÖIAG neesot rīkojusies kā apdomīgs privāts investors. Tā norāda, ka ÖIAG trīs, pēc tās domām, alternatīvie scenāriji – a) akciju pārdošana biržā par kursu 3,90 euro, gūstot 142 miljonu euro peļņu; b) *Wien – konkret* piedāvājums par 10 euro un c) maksātspēja 0 euro – radītu mazākas izmaksas. Tāpat tā norāda, ka neesot izpildīti privatizācijas pilnvarā noteiktie nosacījumi (no Austrijas rezidentiem sastāvošs akcionāru kodols), jo *Lufthansa* esot Vācijas uzņēmums.

- (139) *Wien – konkret* norāda, ka negatīvā cena nelabvēlīgi ietekmēšot konkurenci un *Austrian Airlines* ļaušot tirgū piedāvāt ļoti konkurētspējīgu cenu. Turklāt tā uzsver, ka *Austrian Airlines* neesot veikusi tādas pārstrukturēšanas pasākumus kā jaudas samazināšana, darbinieku skaita samazināšana un personāla izmaksu samazināšana. Tāpat tā uzskata, ka valsts atbalsts aviācijas nozarē negatīvi ietekmēšot vidi (CO<sub>2</sub> emisijas, lidmašīnu troksnis).

#### 4.10. Atsevišķu privātpersonu komentāri

- (140) 32 atsevišķu privātpersonu komentāri, kas iesniegtas laikā no 2009. gada 11. februāra līdz 2009. gada 10. aprīlim, lielā mērā atbilda *Wien – konkret* apsvērumiem.

### 5. AUSTRIJAS APSVĒRUMI PAR TREŠO PERSONU APSVĒRUMIEM

- (141) Savos komentārus Austrijas iestādes uzsāka ar izteikumu, ka privatizācijas process esot bijis atklāts un pārskatāms un neesot bijis saistīts ar nosacījumiem. Lai gan privatizācijas pilnvaras ierobežotā derīguma termiņa dēļ process esot bijis īss, taču salīdzinājumā ar līdzīgiem procesiem tas neesot bijis neparasti īss.

- (142) Pret pretendentiem, kas piedalījās procesā, neesot bijusi nevienlīdzīga attieksme. Procesa nosacījumi visām iesaistītajām personām esot bijuši vienādi. Pēc tās domām, iemesls, ka tika iesniegts tikai viens vienīgs saistošs piedāvājums, vairāk esot saistīts ar ekonomiskās situācijas dramatisku pasliktināšanos Eiropas aviācijas nozarē privatizācijas procesa laikā, *Air France/KLM* un *British Airways* dalību citos darījumos un lielajām izmaksām par pāreju uz citu aliansi citu pretendentu, nevis *Lufthansa* gadījumā.



### 5.1. Procesa samērīgums

- (143) Austrijas iestādes pauž pārsteigumu, ka *Air France/KLM* neesot zinājusi, ka esot bijis iespējams iesniegt piedāvājumu ar negatīvu cenu. Saskaņā ar procesa nosacījumiem katrā laikā esot bijis iespējams iesniegt piedāvājumu ar negatīvu cenu. Ja *Air France/KLM* tiešām neesot bijusi pārliecināta, vai esot bijis pieļaujams iesniegt piedāvājumu ar negatīvu cenu, esot bijušas daudzas iespējas noskaidrot šo jautājumu no investīciju bankām vai arī tieši pajautājot ÖIAG. Tomēr tas neesot noticis.
- (144) Austrijas iestādes apstiprina, ka – tāpat kā abiem pārējiem privatizācijas procesa otrajā kārtā palikušajiem pretendentiem – *Air France/KLM* esot bijusi iespēja iesniegt piedāvājumu ar negatīvu cenu.
- (145) Turpmāk Austrijas iestādes norāda arī to, ka īsi pēc termiņa beigām ÖIAG piedāvājumu iesniegšanai [...].
- (146) [...]
- (147) [...]
- (148) Austrijas iestādes apstrīd *Air France/KLM* izteikumu, ka ÖIAG vispirms *Austrian Airlines* būtu bijis jāpieskīr atbalsts 500 miljonu euro apmērā un tikai pēc tam tai būtu jāatļauj privatizēt uzņēmumu. Turklāt atbalsts pirms privatizācijas būtu jāpārbauda arī saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem.

### 5.2. Negatīva pirkuma cena

- (149) Austrijas iestādes apstrīd *NIKI* apsvērumos pausto argumentu, ka cena neesot bijusi negatīva pirkuma cena, bet gan esot bijusi nosacījums. Novērtējot vienas akcijas pirkumu, pretendents savu lēmumu pamatojot ar visu pirkumam nepieciešamo maksājumu summu. *Lufthansa* savu lēmumu neesot padarījusi atkarīgu no nemonētāra nosacījuma, bet vienkārši piedāvājusi negatīvu pirkuma cenu.

### 5.3. Negatīva tirgus vērtība

- (150) *NIKI* sūdzībā izteikto komentāru, proti, ka esot pozitīvs (rentabls) pašu kapitāls, turklāt tiek ņemts vērā *Austrian Airlines* konsolidētajā bilancē 2008. gada 31. decembrī uzskaitītais pašu kapitāls, Austrijas iestādes uzskata par nebūtisku, jo saskaņā ar *IFRS* grāmatvedības principiem un to interpretācijas noteikumiem aprēķinātie skaitļi esot

salīdzināti ar uzņēmuma tirgus vērtību, pastāvot uzņēmējdarbības turpināšanas priekšnoteikumam.

- (151) Austrijas iestādes atsaucas uz *NIKI* aprēķinu, saskaņā ar kuru pēc 500 miljonu euro lielā atbalsta saņemšanas *Austrian Airlines* [...] gadus varētu darboties, neveicot nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, neskatoties uz ikgadēju negatīvu naudas plūsmu [...] euro apmērā, un norāda, ka tas neatbilstot ekonomiskajai realitātei, jo *Austrian Airlines* katrā laikā jāspēj izpildīt kārtējās maksājumu saistības. Līdz ar to esot kļūdains *NIKI* komentārs, ka *Austrian Airlines* uzņēmuma vērtība neesot negatīva.

### 5.4. Alternatīvi scenāriji

- (152) *NIKI* esot argumentējusi, ka arī maksātnespējas gadījumā *Austrian Airlines* spētu turpināt uzņēmējdarbību. Austrijas iestādes to apstrīd un norāda, ka to nepieļauj juridiski iemesli. Saskaņā ar Austrijas Aviācijas likuma 109. pantu saistībā ar 106. pantu maksātnespējas gadījumā esot jāatsauc aviokompānijas darbības licence. Aviokompānijas darbības turpināšana, ko veiktu maksātnespējas procesa administrators, neesot iedomājama bez darbības licences.
- (153) Tāpat *NIKI* esot norādījusi, ka *Austrian Airlines* aktīvu vērtība esot pietiekama, lai likvidācijas gadījumā segtu saistības, līdz ar to ÖIAG nebūtu jāsedz likvidācijas izmaksas. Saskaņā ar Austrijas iestāžu sniegto informāciju šis komentārs pamatojoties uz pieņēmumu, ka *Austrian Airlines* aktīvu vērtība par [...] euro pārsniedzot tās saistību vērtību. Šis pieņēmums nepārprotami attiecoties uz konsolidētajā bilancē 2008. gada 31. decembrī uzskaitīto pašu kapitālu. Tomēr Austrijas iestādes uzskata, ka uz šo lielumu nevarot atsaukties, lai izdarītu secinājumus par likvidācijas izmaksām.

- (154) *NIKI* ir arī argumentējusi, ka “mazākuma akcionārei” ÖIAG likvidācijas vai maksātnespējas izmaksas nebūtu jāsedz vienai pašai. Austrijas iestādes norāda, ka tas tā neesot. ÖIAG ir kontrolējošā un lielākā *Austrian Airlines* akcionāre un to vienīgo skar ekonomiskie riski attiecībā uz citu tās daļību, kas būtu saistīta ar likvidāciju bez sociālajiem plāniem. Uz mazajiem akcionāriem un institucionālajiem ieguldītājiem, kas ārpusaulei nebūtu “redzami,” neattiecoties šāda veida riski. Tādēļ sociālo plānu izmaksas ÖIAG būtu jāsedz vienai pašai.

### 5.5. Pārstrukturēšanas plāns

- (155) Austrijas iestādes apstrīd *NIKI* un *Air France/KLM* komentārus, ka *Lufthansa* esot kapitāla palielinājuma 500 miljonu euro apmērā saņēmēja. Tas neatbilstot faktiskajai situācijai. Neesot pamatots viedoklis, ka pēc darījuma veikšanas *Lufthansa* gūstot labumu no tās turpmākā meitasuzņēmuma kapitāla palielinājuma un šādā veidā (pakārtoti) pati kļūstot par pārstrukturēšanas atbalsta saņēmēju. Tādēļ Austrijas iestādes uzskata, ka *Air France/KLM* interpretācija šajā ziņā neesot pareiza.
- (156) Austrijas iestādes apstrīd noteiktu trešo personu komentāru, ka pārstrukturēšana neparedzot strukturālus pasākumus un tādēļ strukturāli pielāgojumi apgrūtinot konkurentus. Pārstrukturēšanas plāna galvenais elements esot pielāgojumi jaudas samazinājumu veidā, lai ņemtu vērā paredzamās pieprasījuma tendences. 2008. gada vasarā *Austrian Airlines* jau esot samazinājusi savu lidmašīnu parku no 105 līdz 98 lidmašīnām un tālajos maršrutos jauda esot samazināta par [...]. Pieņēmums, ka *Austrian Airlines* īstenojot tuvu un vidēji tālo maršrutu ekspansijas stratēģiju, esot nepamatots.
- (157) Austrijas iestādes apstrīd arī *NIKI* komentāru, ka *Austrian Airlines* esot jau iepriekš saņēmusi valsts atbalstu. Šķietamais atbalsts neesot izmeklēšanas procedūras priekšmets, kā tas esot norādīts Komisijas lēmumā par procedūras uzsākšanu. Tādēļ attiecīgie izteikumi esot nepieļaujami un nebūtiski. Katrā ziņā šajā sakarā Austrijas iestādes pārliecināti noraida komentāru, ka *Austrian Airlines* agrāk jau esot saņēmusi valsts atbalstu. Norādītie pasākumi neatbilstot atbalsta definīcijai EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē. Daži no šiem pasākumiem esot veikti pirms Austrijas pievienošanās EEZ un ES. Citi neesot valsts pasākumi, jo, piemēram, Vīnes lidosta galvenokārt pieder privātiem īpašniekiem.
- (158) Par 2006. gadā veikto kapitāla palielinājumu Austrijas iestādes norāda, ka privāti investori tajā esot piedalījušies ar tādiem pašiem nosacījumiem kā *ÖIAG*. Kapitāla palielinājums esot bijis pārāk augsts un privātu investoru piedāvājums varot būt vēl lielāks. Lai izvairītos no *ÖIAG* dalības vājināšanas, tās daļa kapitāla palielinājumā esot precīzi atbildusi tās *Austrian Airlines* piederošajai daļai. Tas neesot valsts atbalsts. Attiecībā uz izteikumu, ka *Austrian Airlines* esot ieviesusi nepilnu darba laiku un ka starpību starp parastu un saīsinātu darba laiku apmak-

sājot valsts, ir atzīmēts, ka tas ir vispārēji piemērojams pasākums. Tāpat vispārēji tiktu piemērota ikviena aizsardzība, ko darbiniekiem ar saīsinātu darba laiku nodrošina Austrijas darba tiesības.

- (159) Austrijas iestādes iebilst pret *NIKI* komentāriem, ka satiksmes tiesību piešķiršana *Austrian Airlines* esot valsts atbalsts. Satiksmes tiesības sākotnēji izrietot no divpusējiem nolīgumiem par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem. Līgumslēdzējas valstis piešķir aviokompānijām tiesības īstenot attiecīgas satiksmes tiesības saskaņā ar divpusējiem nolīgumiem par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem. Tādēļ tas neesot saistīts ar līgumslēdzējas valsts izmaksām. Turklāt neesot satiksmes tiesību izmantošanas tirgus. Satiksmes tiesības nevarot pārdot vai publiski izsolīt.

### 5.6. Atbildes uz citiem trešo personu apsvērumos norādītajiem jautājumiem

- (160) Trešo personu apsvērumos par problemātisku ir nosaukti arī fakts, ka *Austrian Airlines* pieder *SCA Schedule Coordination Austria GmbH* (turpmāk tekstā – *SCA GmbH*) akcijas. Austrijas iestādes norāda, ka *SCA GmbH* esot Vīnes lidostas sarakstu koordinators jeb lidostas koordinators Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regulas (EK) Nr. 793/2004, ar ko groza Padomes Regulu (EEZ) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās<sup>(28)</sup>, nozīmē. Regula (EK) Nr. 793/2004 *SCA GmbH* darbības nosakot tādā mērā, lai atsevišķi akcionāri vispār nevarētu ietekmēt laika nišu piešķiršanu.
- (161) *Robin Hood Aviation* ir norādījusi, ka glābšanas atbalsts esot izmantots, lai finansētu konkurentu izspiešanu maršrutā Grāca-Štutgarte. Austrijas iestādes to apstrīd.
- (162) Austrijas iestādes iebilst arī pret *Ryanair* komentāru, ka konkurējot ar zemo izmaksu aviokompānijām, *Austrian Airlines* turpmāk nepiedāvāšot lidojumus, kas nosedz izmaksas. Šos komentārus nekas nepamatojot. Austrijas iestādes uzskata, ka principā šīs šaubas Komisija būtībā pārbaudīs uzņēmumu koncentrācijas kontroles procedūrā.
- (163) 2009. gada 22. maijā vēstulē Austrijas iestādes iesniedza Komisijai papildu informāciju par vairākiem jautājumiem.

<sup>(28)</sup> OV L 138, 30.4.2004., 50. lpp.

- (164) Par faktu, ka ÖIAG esot jāuzskata par *Austrian Airlines* kontrolējošo akcionāru, Austrijas iestādes norāda, ka ÖIAG tieši piederot 41,56 % *Austrian Airlines* akciju un ar citiem institucionālajiem ieguldītājiem tā esot izveidojusi sindikātu, kam piederot vēl 7,05 % *Austrian Airlines* akciju. Vienošanās par sindikātu paredzot vienotu balsojumu *Austrian Airlines* akcionāru kopsapulcē. *Austrian Airlines* piederot 3,45 % *Austrian Airlines* akciju (kurām nav balsstiesību), pārējie 47,94 % piederot neatkarīgajiem akcionāriem.
- (165) ÖIAG un sindikāta locekļiem kopā piederot 48,61 % *Austrian Airlines* akciju un vairāk nekā 50,34 % balsstiesību, jo *Austrian Airlines* piederošās akcijas esot bez balsstiesībām.
- (166) Turklāt iestādes paskaidroja, ka neatkarīgajiem akcionāriem neesot pienākuma piedalīties pārdošanā par negatīvu cenu, jo saskaņā ar Austrijas maksātspējas tiesībām akcionāriem neesot jāpiedalās maksātspējas izmaksu segšanā. Viņu zaudējumi aprobežojoties ar viņu kapitālieguldījumu zaudējumiem vai pirkuma cenu, ko viņi samaksājuši ar akcijām. Līdz ar to *Austrian Airlines* maksātspējas vai likvidācijas gadījumā neatkarīgajiem akcionāriem nebūtu jāsedz nekādas izmaksas un viņiem nebūtu pienākuma ņemt vērā alternatīvos scenārijus.
- (167) Turklāt neatkarīgajiem akcionāriem nebūtu jāpiekrīt negatīvai pirkuma cenai. Tieši pretēji – Austrijas Likums par uzņēmumu pārņemšanu paredzot, ka darījumos, kas attiecas uz uzņēmuma kontroles maiņu, pārņemšanas cena atbilstot pēc tirdzniecības apjoma svērtajam pēdējo sešu mēnešu biržas kursam, un tam nav obligāti jābūt proporcionālam akciju ekonomiskajai vērtībai. Akciju kursu, kā *Austrian Airlines* gadījumā, varētu pamatot tirgus prognozes attiecībā uz pārņemšanu, līdz ar to tas reti atspoguļojot uzņēmuma pamatvērtību.
- (168) Tāpat neatkarīgajiem akcionāriem nebūtu jāpiedalās likvidācijas un maksātspējas izmaksu segšanā un nebūtu jāveicina negatīva cenā. Šis “parazītisma fenomens” esot tādas aizsardzības rezultāts, ko neatkarīgajiem akcionāriem nodrošina Austrijas sabiedrību un maksātspējas tiesības un Eiropas tiesību noteikumi par pārņemšanu.
- (169) Austrijas iestādes norāda, ka negatīvas pirkuma cenas samaksa sabiedrībai ÖIAG esot *Austrian Airlines* negatīvas pašu kapitāla vērtības sekas un jo īpaši tā sekas, ka pretendents bijis juridisks pienākums izpirkt neatkarīgo akcionāru akcijas, lai iegūtu 100 % kontroli, proti, par
- cenu, kas neatspoguļojot aviokompānijas ekonomisko vērtību.
- (170) Pēc Austrijas iestāžu domām, kopumā pieņemot negatīvo cenu, kas attiecas uz 100 % *Austrian Airlines* negatīvās pašu kapitāla vērtības un tiesiski noteikto pozitīvo piedāvājuma cenu neatkarīgajiem akcionāriem, ÖIAG esot rīkojusies kā racionāls tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, lai pilnībā varētu privatizēt *Austrian Airlines*.
- (171) Turklāt Austrijas iestādes norāda, ka neatkarīgie akcionāri privatizācijas procesā neesot saņēmuši valsts atbalstu, jo pārņemšanas piedāvājums, pirmkārt, neietverot valsts līdzekļus, bet to samaksājot sekmīgākais pretendents *Luftansa*. Otrkārt, neatkarīgajiem akcionāriem maksājamo cenu neesot noteikusi valsts, bet tā veidojoties, pamatojoties uz Austrijas Likumu par uzņēmumu pārņemšanu juridiski saistošajiem noteikumiem par pārņemšanas cenas aprēķināšanu uzņēmuma kontroles maiņas gadījumā.
- (172) Austrijas iestādes paskaidro, ka saskaņā ar Austrijas tiesībām nevienam akcionāram neesot pienākuma segt sociālās izmaksas maksātspējas gadījumā. Tās norāda, ka Austrijas maksātspējas garantiju fonds, kas esot izveidots saskaņā ar Likumu par maksātspējas garantiju fondu (*Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz*), sedz šādas izmaksas:
- likumā noteiktos atlaišanas pabalstus līdz 6 030 euro mēnesī,
  - darba algas līdz 8 040 euro mēnesī,
  - tiesības uz pensiju, ne vairāk kā 24 ikmēneša maksājumus, pamatojoties uz garantēto summu un ne vairāk kā 6 000 euro mēnesī,
  - neizmantojama atvaļinājuma kompensācijas un
  - atlaišanas kompensācijas.
- (173) Fonds nemaksājot atlaišanas pabalstus un mēnešalgas, kas pārsniedz norādītās summas. Turklāt fonds nesedzot prasījumus, kas izriet no koplīgumiem vai sociālajiem plāniem.
- (174) [...] Šajā sakarā Austrijas iestādes norāda uz sociālo izmaksu papildu aplēsi, ko 2009. gada 12. martā veikusi sabiedrība *Ernst & Young*. Šī jaunā aplēse ietver sociālās izmaksas, kas jāsedz 1) *Austrian Airlines* grupai un 2) *Austrian Airlines AG* un *Tyrolean Airways*. [...]

(175) Turklāt Austrijas iestādes iesniedza papildu informāciju par to, vai kontrolāciju sabiedrība, kas atrastos ÖIAG līdzīgā situācijā, ņemtu vērā kursa zaudējumus, ko izraisa kredīspējas samazināšanās un līdzīgi zaudējumi.

(180) Savu pārbaudi *Moore Stephens* veica Vīnē laikā no 2009. gada 23. marta līdz 2009. gada 16. aprīlim. Veicot šo pārbaudi, ekspertu atbalstīja Austrijas iestādes un tam bija pieejami visi nepieciešamie dokumenti un datu telpa.

## 6. ATBALSTA ESAMĪBA

### 6.1. Atbalsta novērtējuma juridiskais pamatojums

(176) Saskaņā ar EK līguma 87. panta 1. punktu "ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(177) Valsts atbalsta jēdziens ietver jebkuru tieši vai netieši piešķirtu priekšrocību, ko finansē no valsts līdzekļiem vai ko piešķir pati valsts vai starpnieks valsts uzdevumā.

(178) EK līguma 87. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Lai secinātu, vai paziņotie pasākumi ir valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē, jāpārbauda, vai ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi: finanšu atbalstu

— piešķir valsts vai no valsts līdzekļiem,

— tas sniedz priekšrocības konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai,

— tas izraisa vai draud izraisīt konkurences kropļojumus un

— nelabvēlīgi ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(179) Komisija ir precīzi un rūpīgi izanalizējusi apsvērumus, kas tika saņemti, uzsākot procedūru, kā arī Austrijas komentārus. Komisija ir pilnvarojusi arī ekspertu (*Moore Stephens*) pārbaudīt finanšu informāciju un pieņēmumus, kas pamato pārdošanas darījumu.

(181) Izskatāmajā lietā Austrijas iestādes ir norādījušas, ka paziņotais pasākums neesot valsts atbalsts, pirmkārt, tādēļ, ka cena, kas tika panākta kā atklātas, pārskatāmas un nediskriminējošas pārdošanas procedūras rezultāts, ir tirgus cena. Tāpat tās ir arī norādījušas, ka paziņotais pasākums neesot valsts atbalsts, jo ÖIAG esot rīkojusies tā, kā līdzīgā situācijā būtu rīkojies tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, ja alternatīvi scenāriji, ko ÖIAG varēja īstenot, kopumā būtu bijuši saistīti ar lielākām izmaksām, un ÖIAG esot izvēlējusies izmaksu ziņā izdevīgāko iespēju.

(182) Lai pārliecinātos, ka pārdošana neietver valsts atbalstu, Komisijai jāpārbauda, vai *Austrian Airlines* pārdošana notika par tirgus cenu. Šim nolūkam Komisija ir izstrādājusi noteiktus valstij piederošu uzņēmumu privatizācijas principus, kas, pamatojoties uz individuālām pārbaudēm, gadu gaitā ir izrietējuši no lēmumu pieņemšanas prakses<sup>(29)</sup>. Atkarībā no apstākļiem valsts atbalstu varētu piešķirt pircējam vai uzņēmumam, kuru jāprivatizē.

### 6.1.1. *Austrian Airlines* pārdošanas cenas novērtējums

(183) Izskatāmajā lietā Komisija secina, ka Austrija ÖIAG ir izsniegusi privatizācijas pilnvaru, saskaņā ar kuru ÖIAG gan ir veikusi pārskatāmu un nediskriminējošu pārdošanas procedūru, tomēr tai ir uzlikti arī vairāki pienākumi. Tādēļ sākotnēji šķiet, ka nevar izslēgt pieņēmumu, ka darījums ietver valsts atbalstu.

(184) Šajā sakarā Komisija secina, ka ar to, ka valsts kā pārdevējs uzliek noteiktus pienākumus pircējam, tā potenciāli samazina pārdošanas cenu un šādā veidā atsakās no papildu līdzekļiem. Turklāt nosacījumi jau sākotnēji var atturēt potenciālos ieinteresētos investorus iesniegt piedāvājumu, līdz ar to tiek kropļota pārdošanas procedūras konkurences vide un pat augstākais galu galā iesniegtais piedāvājums obligāti nenozīmē faktisko tirgus vērtību.

<sup>(29)</sup> Sk. 402. un 403. punktu XXIII ziņojuma par konkurences politiku 1993. gadā (ISBN 92-826-8372-9).

(185) Ar to, ka valsts nosaka šādus nosacījumus un pieņem, ka nesaņems labāko cenu par tai piederošajām akcijām vai aktīviem, tā nerīkojas kā tirgus ekonomikas principu vadīts dalībnieks, kurš mēģinātu panākt maksimāli iespējamo cenu. Tā vietā valsts izšķiras pārdot uzņēmumu par cenu, kas ir zemāka par tirgus vērtību. Komisija uzskata, ka tirgus ekonomikas principu vadītam ieguldītājam nebūtu ekonomiskas intereses noteikt līdzīgus nosacījumus, bet viņš pārdotu uzņēmumu pretendentam, kurš piedāvātu lielāko cenu un kurš pēc tam brīvi varētu lemt par iegādātā uzņēmuma vai iegādāto aktīvu nākotni.

(186) Šādā gadījumā jāpārbauda, vai uzņēmums no darījuma guva ekonomiskas priekšrocības, saistībā ar ko 1994. gada pamatnostādņu aviācijas jomā 43. punkta trešā daļa paredz, ka uzņēmums "jānovērtē neatkarīgam ekspertam, kurš aprēķina uzņēmuma uzskaites vērtību (*going concern value*) normālos apstākļos [...]".

(187) Spriedumā lietā *Stardust Marine* Tiesa atzina, ka "lai pārbaudītu jautājumu, vai valsts ir rīkojusies kā apdomīgs tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, ir jāatgriežas tā laikposma kontekstā, kad tika veikti finansiālā atbalsta pasākumi, lai tādējādi varētu novērtēt, vai valsts rīcība ir bijusi ekonomiski saprātīga, un ir jāatturas no vērtējuma, kura pamatā ir vēlāka situācija"<sup>(30)</sup>. Izskatāmajā lietā noteicošais brīdis ir datums (2008. gada 5. decembris), kurā tika noslēgts līgums par ÖIAG piederošo *Austrian Airlines* akciju pārdošanu 41,56 % apmērā sabiedrībai *Lufthansa*.

*Austrian Airlines* darbības turpināšanas vērtība (*going concern value*)

(188) Kā jau minēts, Austrija ir iesniegusi *Austrian Airlines* pašu kapitāla vērtības novērtējumu, pamatojoties uz *stand alone* 2008. gada 5. decembrī, ko ir sagatavojusi *Deloitte*, pieņemot, ka uzņēmums turpina darbību, un izmantojot naudas plūsmas diskontēšanas (*discounted cash flow*, turpmāk tekstā – *DCF*) metodi. Pamatojoties uz šo vērtējumu, ieskaitot uzņēmējdarbības plānotos rādītājus, ar sava neatkarīgā eksperta palīdzību Komisija spēja pārbaudīt, vai *Lufthansa* samaksātā cena atbilst tirgus cenai.

(189) Savu *DCF* vērtējumu *Deloitte* veica saskaņā ar Austrijas profesionālajiem vērtēšanas standartiem un šim nolūkam izmantoja *Austrian Airlines* uzņēmējdarbības plānu, kas

tika pielāgots, lai ņemtu vērā mainījušos ekonomikas vidi un vadības solītos izmaksu ietaupījumus. 2008. gada 5. decembrī pieejamais uzņēmējdarbības plāns pamatojās uz autonomijas saglabāšanu ("*stand alone* pamatojums") un neņem vērā iespējamās sinerģijas, ko varētu sasniegt ar stratēģisku partneri. Uzņēmējdarbības plāns ietver optimizācijas pasākumus (piemēram, [...]) kopumā [...] euro apmērā. Turklāt tiek ņemts vērā, ka [...].

(190) Lai noskaidrotu šo pasākumu ietekmi uz *Austrian Airlines* naudas plūsmu, savā vērtējumā *Deloitte* ir izmantojusi šādas trīs kapitāla vērtības (*net present value*, turpmāk tekstā – *NPV*) posmus:

— I posms (12.2008.–12.2012.), pamatojoties uz vadības uzņēmējdarbības plānu atbilstīgi pielāgojumiem, ko veica *Deloitte*,

— II posms (2013–2021), iesaistot [...], lai to ņemtu vērā, kā arī pieņemot, ka izaugsmes līmenis būs [...] % gadā, un

— III posms (no 2022. gada) kā galīgā vērtība, pieņemot, ka uzņēmums ir sasniedzis savu pastāvīgo, ilgtermiņa izaugsmes līmeni [...] % gadā.

(191) Komisija secina, ka pamata scenāriju pamatojošie pieņēmumi šajā īpašajā gadījumā ir pamatoti, jo īpaši attiecībā uz [...]. Turklāt *Austrian Airlines* lidmašīnu parka vidējais vecums ir apmēram [...] gadi, kas salīdzinājumā ar konkurentiem ir [...]. *Austrian Airlines* lidmašīnu parka neviendabīgums veida un vecuma ziņā daļēji izriet no tā, ka tas tika pārņemts no diviem konkurentiem (*Lauda* un *Tyrolean*), turklāt lidmašīnu parks ir ļoti diversificēts salīdzinājumā ar līdzīga lieluma konkurentiem. Komisija secina, ka šie divi faktori [...] būtu jāņem vērā pamata scenārijā, pat ja uzņēmumam ir finanšu grūtības un tiek ievērota ietaupījumu nozīme, atjaunojot rentabilitāti šajā nozarē.

(192) Turpmāk minētā tabula sniedz pārskatu par pašu kapitāla vērtības aprēķina rezultātiem. Aprēķins pamatojas uz Austrijas noteiktu uzņēmējdarbības scenāriju, kurā cita starpā tiek izteikts pieņēmums par vidējo svērto kapitāla cenas likmi (*weighted average cost of capital*, turpmāk tekstā – *WACC*) [...] % apmērā I un II posmā, kā arī [...] % apmērā<sup>(31)</sup> III posmā.

<sup>(30)</sup> Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums lietā C-482/99 *Francija/Komisija (Stardust Marine)*, Rec. 2002, I-4397. lpp., 71. punkts.

<sup>(31)</sup> Diskonta koeficients, aprēķinot galīgo vērtību (*terminal value*, turpmāk tekstā – *TV*), tiek aprēķināts kā starpība starp piemēroto *WACC* likmi un aplēsto stabilo ilgtermiņa izaugsmes līmeni (izskatāmajā lietā [...]).



- (194) Komisija ņem vērā, ka WACC likmē, ko izmanto kā diskontēšanas likmi, aprēķinot skaidrās naudas plūsmas NPV, tika ievērots pieņēmums par parāda riska prēmiju [...] bāzes punktu apmērā par *Austrian Airlines* parādiem. Tā izriet no riska prēmijas, ko bankas piemēroja par 2009. gada sākumā piešķirto glābšanas aizdevumu. Komisija piebilst, ka 2009. gada decembrī par *Lufthansa* kredīsaistību nepildīšanas mijmaiņas līgumu <sup>(33)</sup> bija nepieciešama riska prēmija [...] bāzes punktu apmērā. Līdz ar to riska prēmija [...] bāzes punktu apmērā šķiet tiešām zema un *Austrian Airlines* riska situāciju neatspoguļo pilnībā.
- (195) Līdz ar to Komisijas eksperts ir apstiprinājis *Deloitte* aprēķinu ar WACC likmi [...] % un [...] % apmērā. Komisija piebilst, ka izmantotā WACC likme – lai atspoguļotu riska prēmiju, kuru varētu prasīt *Austrian Airlines* akcionāri un kreditori – ievērojami palielina *Austrian Airlines* negatīvo pašu kapitāla vērtību (sk. nākamo tabulu).

## 8. tabula

WACC likmes izmaiņu analīze attiecībā uz *Austrian Airlines* pašu kapitāla vērtību

(miljoni EUR)

WACC	Pašu kapitāla vērtība	Pašu kapitāla vērtības starpība
[...] % I un II posmā un [...] % III posmā	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]

- (196) Komisijas eksperts papildus novērtēja pesimistiskāko un optimistiskāko notikumu kombināciju un tās ietekmi uz *Austrian Airlines* pašu kapitāla vērtību. Eksperts veica vērtējumu, pamatojoties uz *Austrian Airlines* uzņēmējdarbības plānu un *Deloitte* vērtēšanas metodēm, un ir noskaidrojis labāko gadījumu (*best case*) un sliktāko gadījumu (*worst case*), piemērojot parāda riska prēmiju, kuru, pēc viņa domām, izmantotu tirgus. Šo izmaiņu analīžu rezultāti ir apkopoti turpmāk redzamajā tabulā.

## 9. tabula

Izmaiņu analīze attiecībā uz *Austrian Airlines* pašu kapitāla vērtību

(miljoni EUR)

	Kopējā kapitāla tirgus vērtība (1)	Neto parādi (2)	Pašu kapitāla vērtība (1) – (2)	Pašu kapitāla vērtības starpība	Pašu kapitāla vērtības starpība
Labākais gadījums ( <i>best-case</i> ) ("optimistiskais")	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pamata gadījums ( <i>Deloitte</i> )	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sliktākais gadījums ( <i>worst-case</i> )	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (197) Aplūkojot labākajā gadījuma scenāriju (*best case*; optimistiskais scenārijs) Komisijas eksperts pieņem, ka pārstrukturēšanas plāns ir veiksmīgāks par vadības pieņemumu, un personāla izmaksas var saglabāt ar konstantu procentu likmi [...] % apmērā no peļņas laika posmā no 2009. līdz 2012. gadam. WACC likme ir [...] %. Šie pieņēmumi izraisa to, ka pašu kapitāla vērtība ir [...] miljoni euro, kas ir par [...] miljoniem euro vai par [...] % pozitīvāka nekā *Deloitte* aprēķinātais pamata gadījums.

<sup>(33)</sup> Kredīsaistību nepildīšanas mijmaiņas līgums (*credit default swap*) ir kredīta derivāts, kurā *swap* pircējam jāveic vairāki maksājumi pārdevējam, savukārt pircējs saņem kompensācijas maksājumu, ja kredīts vai aizdevums kļūst nedrošs (netiek maksāts).

- (198) Aplūkojot sliktākajā gadījumā scenāriju, Komisijas eksperts ņem vērā mazāku apgrozījuma izaugsmi, kas atbilst *Austrian Airlines* mērķa tirgu IKP aplēsēm (proti, [...] % izaugsmi [...] % vietā 2011. gadā un [...] % izaugsmi [...] % vietā 2012. gadā), un to, ka vadība tikai spēs saglabāt materiālās un personāla izmaksas laika posmā no 2011. līdz 2012. gadam konstantas procentu likmes apmērā tā vietā, lai ieviestu izmaksas samazinošus pasākumus. Tas nozīmē, ka pašu kapitāla vērtība ir [...] miljoni euro, kas ir par [...] miljoniem euro vai par [...] % negatīvāka nekā pamata gadījumā.
- (199) Pamatojoties uz to, Komisija var secināt, ka *Austrian Airlines* pašu kapitāla vērtība, pieņemot, ka uzņēmums turpinās darbību ("going concern vērtība"), pārdošanas brīdī bija no [...] miljoniem euro līdz [...] miljoniem euro, līdz ar to vidēji – [...] miljoni euro.
- Pašu kapitāla vērtības daļa, par kuru bija jāmaksā pircējam
- (200) Komisija secina, ka šī pašu kapitāla vērtība atbilst 100 % *Austrian Airlines* akciju. ÖIAG pieder tikai 41,56 % šo akciju. Tomēr saskaņā ar Austrijas Likuma par uzņēmumu pārņemšanu 22. panta 2. punktu tieša kontrolējoša daļība ir tieša daļība sabiedrībā, kas akcionāram nodrošina vairāk nekā 30 % balsstiesību, kas pienākas pastāvīgi balsstiesīgajām akcijām. Līdz ar to izskatāmajā lietā ÖIAG var uzskatīt par kontrolējošo akcionāri. Nav neviena cita akcionāra, kuru arī varētu uzskatīt par kontrolējošo akcionāru vai kurš vismaz ir mazākuma akcionārs ar bloķējošā mazākuma tiesībām (25 % plus viena akcija).
- (201) Komisija secina, ka parasti tiek noteikta piemaksa par kontroles iegūšanu, kas atspoguļo vērtības pieaugumu, ko nosaka kontroles iespējas sniegtā priekšrocība, ja sākotnējais vērtības lielums šo īpašību neatspoguļo. Izskatāmajā lietā to apstiprina fakts, ka iegūstot kontrolējošo vairākumu *Austrian Airlines*, *Lufthansa* uzņemas visu atbildību par uzņēmuma pārstrukturēšanu un kontrolēšanas priekšrocība pircējam ir nevis labums, bet drīzāk apgrūtinājums. Tāpat Komisija piekrīt Austrijas iestādēm, ka procentu likme 58,44 % apmērā ir negatīva piemaksa par kontroles iegūšanu, kas ÖIAG jāuzņemas kā kontrolējošai akcionārei, ja tā pārdod savas akcijas. Tas izskaidro, kādēļ *Lufthansa* maksā negatīvāku cenu nekā 41,56 % *going concern* cenas.
- (202) Vienlaikus jāpiekrīt arī "daudzuma atlaidei" par ÖIAG akcijām. Šo atlaidei var noteikt, lai atspoguļotu negatīvo ietekmi uz akciju kursu, ja pārdošanai vienlaikus piedāvā lielu akciju skaitu, tirgu pārplūdina liels daudzums pārdošanas uzdevumu un nepietiekamais pieprasījums nekompensē piedāvājumu. Izskatāmajā lietā ÖIAG pieder 36 626 875 *Austrian Airlines* akcijas no pavisam 88 134 724 akcijām. Jāņem vērā arī fakts, ka biržā tirgo tikai 47,94 % *Austrian Airlines* akciju kapitāla. Tādēļ ir loģiski, ka ÖIAG piekristu mazākai cenai, lai varētu pārdot savas akcijas *en bloc*.
- (203) Ņemot to vērā, Komisija var secināt, ka cena par ÖIAG akcijām, kas veido 41,56 %, atbilst 100 % pašu kapitāla vērtībai.
- (204) Turklāt, nekaitējot izklāstītajiem argumentiem un iepriekš minētajiem secinājumiem, Komisija secina, ka 41,56 % akciju vērtība, neņemot vērā piemaksu par kontroles iegūšanu un daudzuma atlaidei, esot no [...] euro līdz [...] euro, līdz ar to vidējā vērtība esot [...] euro.
- Sabiedrības *Lufthansa* samaksātā cena par ÖIAG piederošajām *Austrian Airlines* akcijām
- (205) Kā jau minēts, sabiedrības *Lufthansa* samaksāto cenu veido trīs elementi: a) 366 268,75 euro (0,01 euro par akciju), b) debitora garantija un c) ÖIAG ieguldījums 500 miljonu euro apmērā.
- (206) Komisijas eksperts ir izpētījis iespējamo izmaksu saistībā ar debitora garantiju. Viņš secināja, ka debitora garantija būs jāizmaksā pēc *Austrian Airlines* grāmatvedības dokumentu parakstīšanas par finanšu gadu, kas beigsies 2011. gadā. Saskaņā ar debitora garantijas nosacījumiem maksimālais papildu maksājums nevar pārsniegt to summu par akciju, kas tiek izmaksāta mazākuma akcionāriem saskaņā ar Austrijas Likumu par uzņēmumu pārņemšanu, ja vien *Lufthansa* nepaliekina savu piedāvājumu mazākuma akcionāriem. Līdz ar to maksimālā summa, ko var saņemt ÖIAG, ir 164,1 miljons euro.
- (207) Debitora garantiju veido divi elementi: [...] <sup>(34)</sup>.
- (208) [...]
- (209) Komisijas eksperts ir pārbaudījis ÖIAG konsultanta *Merrill Lynch* sagatavoto ziņojumu, kurā tika analizēta iespējamā izmaksa saistībā ar debitora garantiju. *Moore Stephens* secināja, ka *Merrill Lynch* pieeja, aprēķinot izmaksu saistībā ar debitora garantiju, pamatojas uz saprātīgiem pieņēmumiem un ir izmantotas atzītas un pamatotas kapitāla tirgus novērtēšanas metodes.
- (210) Neņemot to vērā, Komisijas eksperts veica izmaiņu analīzi, lai noskaidrotu izmaksu atkarībā no dažādiem [...]. Rezultāti ir sniegti turpmāk redzamajā tabulā.

<sup>(34)</sup> Sk. 23. zemsvītras piezīmi.



10. tabula

## [...] izmaiņu analīze

[...] izmaiņu analīze	Izmaiņas [...]	Kumulatīvais, koriģētais, konsolidētais [...]	Izmaksa
0,0 %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]

- (211) Attiecībā uz [...], ko novērtē, pamatojoties uz [...], Komisija secina, ka, ņemot vērā situācijas pasliktināšanos Eiropas pasažieru un gaisa pārvadājumu tirgū, pastāv risks, ka [...].
- (212) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, šķiet, ka [...]. Ņemot to vērā, Komisija var secināt, ka atkarībā no izmaksas saistībā ar debitora garantiju sabiedrības *Lufthansa* samaksātā cena ir no [...] miljoniem euro līdz [...] miljoniem euro (sk. 11. tabulu).

11. tabula

Pārskats par sabiedrības *Lufthansa* samaksāto cenu

(miljoni EUR)

Sabiedrības <i>Lufthansa</i> samaksātā cena par ÖIAG akcijām	Maksimālā cena	Minimālā cena
(1) Cena par ÖIAG akcijām	[...]	[...]
(2) Debitora garantija ([...])	[...]	[...]
(3) ÖIAG ieguldījums	[...]	[...]
Summa (1) + (2) + (3)	[...]	[...]

## Mazākuma akcionāriem samaksātā cena

- (213) Attiecībā uz faktu, ka *Lufthansa* par brīvā tirdzniecībā esošajām akcijām maksās citu cenu nekā par ÖIAG akcijām, Komisija secina, ka uz Austrijas biržā kotētu uzņēmumu publisku pārņemšanu attiecas Likums par uzņēmumu pārņemšanu, kura piemērošanu veic Uzņēmumu pārņemšanas komisija (*Übernahmekommission*). Uzņēmumu pārņemšanas komisija nodrošina, lai tiktu aizsargāti mazākuma akcionāri un pārņemšanas procedūra notiktu mērķa sabiedrības un vērtspapīru tirgu interesēs.
- (214) Likums par uzņēmumu pārņemšanu paredz, ka vairāk nekā 30 % mērķa sabiedrības akciju ieguvējam jāpaziņo par obligātu piedāvājumu par visām mērķa sabiedrības akcijām 20 dienu laikā pēc robežlīmeņa pārsniegšanas (Likuma par uzņēmumu pārņemšanu 22. pants).
- (215) Saskaņā ar Likuma par uzņēmumu pārņemšanu 26. pantu obligātā vai brīvprātīgā piedāvājuma cena, lai

iegūtu kontroli, nedrīkst būt zemāka par lielāko atlīdzību naudā vai līgumā noteiktu atlīdzību, ko par attiecīgo mērķa sabiedrības akciju sniedzis pretendents iepriekšējo divpadsmit mēnešu laikā pirms paziņojuma par piedāvājumu; turklāt šai cenai jāatbilst vismaz attiecīgajam tirdzniecības apjomam noteiktajam attiecīgo akciju vidējam biržas kursam iepriekšējo sešu mēnešu laikā pirms dienas, kad ir paziņots par piedāvājumu. Līdz ar to *Lufthansa* kā ÖIAG kontrolējošās daļas ieguvējai ir pienākums visiem akcionāriem iesniegt piedāvājumu par vidējo svērto kursu. Komisija piebilst, ka attiecībā uz šīs cenas apmēru pretendents nav nekādas rīcības brīvības.

- (216) Turklāt, ņemot vērā publisku konkursa procedūru par ÖIAG akcijām, darījums ir izraisījis plašsaziņas līdzekļu interesi, kas ar tirgus aktivitātēm un spekulācijām ietekmēja akciju kursu. Cenas atšķirību var izskaidrot arī ar kontrolpaketei piemēroto atlaidi, kas attiecas uz mazākuma akcijām. Atšķirībā no piemaksas par kontroles iegūšanu mazākuma akciju vērtība neatspoguļo vērtību, kas ir saistīta ar kontrolējošo daļu.

- (217) Kamēr ÖIAG samaksātā kopējā cena ir negatīva un, kā paskaidrots iepriekš, ir radusies sarunu procedūrā, cenu par brīvā tirdzniecībā esošajām akcijām nosaka likums, visiem dalībniekiem tā faktiski ir zināma iepriekš un izskatāmajā lietā tā būtu apmēram 220 miljoni euro.
- (218) Līdz ar to Komisija var secināt, ka cenu par mazākuma akcijām pamato tikai juridiskais pienākums, kas jāievēro *Lufthansa*, un ka tādēļ izskatāmajā lietā nevar vilkt paralēles no mazākuma akcionāriem samaksātās cenas ar sabiedrībai ÖIAG samaksāto cenu.
- S e c i n ā j u m s
- (219) No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka cena, ko *Lufthansa* ir samaksājusi par ÖIAG akcijām, ir no [...] euro līdz [...] euro. Tā ir jāsalīdzina ar *Austrian Airlines* "going concern vērtību", kas ir no [...] euro līdz [...] euro, līdz ar to vidēji [...] euro. No tā izriet, ka samaksātā cena nav zemāka par "going concern vērtību." Komisija piebilst, ka, pat ja samaksātā cena atbilstu tikai 41,56 % uzņēmuma vērtības, šī cena būtu ļoti tuvu eksperta noteiktajām robežām. Tādēļ Komisija secina, ka cena, ko *Lufthansa* samaksāja par *Austrian Airlines* akcijām, ko pārdeva ÖIAG, bija tirgus cenas robežās. Līdz ar to nosacījumi neietekmēja pārdošanas cenu.
- (220) Šo secinājumu apstiprina iepriekš minēto nosacījumu kvalitatīvs novērtējums. Kā minēts iepriekš, Austrijas iestādes ir norādījušas, ka ÖIAG privatizācijas pilnvarā noteiktie nosacījumi nebija tādi, kas negatīvi ietekmētu cenu, kuru bija gatavi maksāt pircēji, vai vispār to ietekmētu.
- (221) Par mērķi "pēc iespējas labāk saglabāt drošas darba vietas" Komisija uzskata, ka šī prasība ir tikai tāds mērķis, ko var sasniegt, pieliekot visas pūles (*best effort* mērķis). Komisija secina, ka šis nosacījums tika formulēts tā, ka iespējamiem pircējiem šādi netika noteikts apgrūtināošs vai juridiski saistošs pienākums. Ievērojot to, Komisija secina, ka, tā kā šis nosacījums nav apgrūtinājums un, ņemot vērā formulējumu konkursa dokumentos, iespējamiem pircējiem tas bija skaidrs, tas neizraisīja pirkuma cenas samazinājumu un neatturēja iespējamos investorus no piedāvājuma iesniegšanas, un tādēļ ar to nebija saistīti nekādi valsts līdzekļu zaudējumi. Šo secinājumu apstiprina arī fakts, ka visi pretendenti iesniegtie piedāvājumi bija ierobežoti un rūpīgi formulēti, kas viņiem ļāva elastīgi nodrošināt, lai būtu izpildītas viņu komerciālās un uz peļņas gūšanu orientētās ambīcijas<sup>(35)</sup>.
- (222) Par "komitejas izveidi Austrijas kā atrašanās vietas interešu ievērošanai" analogi Komisija secina, ka šādi komitejai ir tikai ieteikuma raksturs un tai nav tiesību pieņemt lēmumus. Turklāt nevienam no [...] pretendentiem nenobiedēja šāds nosacījums, jo [...]. Tādēļ Komisija var secināt, ka, tā kā šis nosacījums nebija apgrūtinājums, tas neizraisīja pirkuma cenas samazinājumu un neatturēja iespējamos investorus no piedāvājuma iesniegšanas. Līdz ar to tas neietver valsts atbalstu.
- (223) Par mērķi "saglabāt lēmumu pieņemšanas centru Austrijā" Komisija secina, ka visi [...] pretendenti ir pauduši nodomu saglabāt lēmumu pieņemšanas centru Austrijā. Tā kā šo nosacījumu pamato "galvenā akcionāra" prasības loģika un tas ir tikai šīs prasības uzlabojums, šīs abas prasības Komisija aplūko kopā.
- (224) Jautājumā par akcionāru kodolu, kas sastāv no Austrijas rezidentiem, Komisija secina, ka šis priekšnoteikums attiecās uz visiem pretendentiem un ka visiem [...] pretendentiem bija zināms par *Austrian Airlines* īpašo tirgu noteiktos reģionos un viņi bija tajā ieinteresēti, kā arī viņiem bija interese par noteiktu divpusēju satiksmes tiesību saglabāšanu; [...] šajā kontekstā Komisija secina, ka pretendenti vēlējas iegādāties *Austrian Airlines* kā strādājošu uzņēmumu, nevis kā aktīvus. Aviācijas nozares administratīvās politikas un citu īpatnību dēļ maršruta vērtību lielā mērā nosaka nemateriālie aktīvi, piemēram, laika nišas un gaisa satiksmes tiesības. Fakti par šo tiesību saglabāšanu kā pozitīvu elementu uzskatītu gan pārdevējs, gan pircējs, lai potenciāli saglabātu uzņēmuma vērtību.
- (225) Ņemot to vērā, Komisija var secināt, ka šis nosacījums un nosacījums saglabāt lēmumu pieņemšanas centru Austrijā bija nevis apgrūtinājumi, bet būtībā komerciāli nosacījumi, kas faktiski bija interpretēti, lai saglabātu divpusējās satiksmes tiesības ar konkrētām trešajām valstīm un lai drīzāk nodrošinātu uzņēmuma peļņu un *Austrian Airlines* vērtību iespējamiem pircējiem, piemēram, peļņas un ieguldījumu līmeni. Tāpat Komisija uzskata, ka šādi nosacījumi gan var izraisīt problēmas ar atbilstību Kopienas tiesībām, tomēr to nozīmīgums būtu bijis skaidrs visiem iespējamiem pretendentiem, jo satiksmes tiesības noteikti ir jāsaglabā. Starptautisko gaisa satiksmes tirgu attīstības pašreizējā līmeņa un divpusējo nolīgumu ar trešajām valstīm kontekstā Komisija uzskata, ka šādi nosacījumi šajā nozarē nav neparasti.

<sup>(35)</sup> Šajā sakarā sk. arī Komisijas Lēmumu 2008/767/EK.

(226) Turklāt Komisija secina, ka šos nosacījumus nav apšaubījis neviens pretendents, bet visi pretendenti līdzīgā, pat ja arī īpašā veidā mēģināja tos izpildīt, [...]. Pamatojoties uz to, Komisija var secināt, ka ne prasība saglabāt lēmumu pieņemšanas centru Austrijā, ne prasība saglabāt no Austrijas rezidentiem sastāvošu akcionāru kodolu nebija tādas, lai varētu samazināt cenu un iespējamie investori atturētos iesniegt piedāvājumu, līdz ar to ar tām nebija saistīti nekādi valsts līdzekļu zaudējumi.

(227) Kamēr šādus nosacījumus konkursa procedūrā principā uzskata par tādiem, kas varētu izrietēt no iespējamie valsts līdzekļu zaudējumiem, iepriekš minētais kvalitatīvais novērtējums šajā īpašajā gadījumā apstiprina, ka nosacījumi, ņemot vērā aviācijas nozares ļoti īpašo raksturu, neietekmēja samaksāto cenu, tieši pretēji – tie sekmēja *Austrian Airlines* pilnīgas vērtības saglabāšanu.

(228) Ņemot to vērā, Komisija secina, ka cenā, kas samaksāta par ÖIAG piederošajām *Austrian Airlines* akcijām, nav ietverts nekāds atbalsts par labu *Lufthansa*.

(229) Tā kā Komisija ir secinājusi, ka pārdošana notika par tirgus cenu, šajā atbalsta izmeklēšanā tai turpmāk nav jāpārbauda privatizācijas procesa taisnīgums un pārskatāmība.

#### 6.1.2. Tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja testa piemērošana

(230) Secinājums, ka cena, ko sabiedrība *Lufthansa* samaksājusi par ÖIAG piederošajām *Austrian Airlines* akcijām, atbilst tirgus cenai, neizslēdz iespēju, ka atbalsts tika sniegts pašai *Austrian Airlines*. Fakts, ka par šādu uzņēmumu tika samaksāta tirgus cena, iespējams, var nodrošināt, ka pircējam netiek sniegts jauns atbalsts, bet pircēju nevar izslēgt sajaukt ar uzņēmumu, kas tiek pārdots par negatīvu cenu. Atbilstīgi Tiesas pastāvīgajai judikatūrai gadījumā, ja uzņēmums, kas ir saņēmis nelikumīgu atbalstu, tiek iegādāts par tirgus cenu, proti, par lielāko cenu, ko privāts investors bija gatavs maksāt par šo sabiedrību normālos konkurences apstākļos situācijā, kurā tā atradās – jo īpaši pēc valsts atbalsta saņemšanas –, atbalsta elements tika vērtēts par tirgus cenu un iekļauts pirkuma cenā<sup>(36)</sup>.

(231) Ja tādā veidā valsts pārdod uzņēmumu par negatīvu cenu, pārdošana par tirgus cenu var būt pietiekams kritērijs, lai secinātu, ka valsts ir rīkojusies kā tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs un nav piešķirts valsts atbalsts.

<sup>(36)</sup> Tiesas 1991. gada 21. marta spriedums lietā C-305/89 *Itālija/Komisija (Alfa Romeo)*, Rec. 1991, I-6103. lpp., 40. punkts; Tiesas 2004. gada 20. septembra spriedums lietā C-390/98 *H.J. Banks*, Rec. 2001, I-6117. lpp., 77. punkts; un Tiesas 2004. gada 29. aprīļa spriedums lietā C-277/00 *Vācija/Komisija (SMI)*, Rec. 2004, I-3925. lpp., 80. punkts.

Šāds tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs arī salīdzinātu negatīvu tirgus cenu ar izmaksām, kas viņam rastos alternatīvās izvēlēs kā, piemēram, izskatāmajā lietā uzņēmuma maksātnespējas gadījumā ("maksātnespējas scenārijs"). Austrijas iestādes ir argumentējušas, ka lēmums pārdot *Lufthansa* tām piederošās *Austrian Airlines* akcijas par negatīvu cenu bija izmaksu ziņā izdevīgākā izvēle no dažādajām iespējamām izvēlēm. Šīs citas izvēles bija strukturēta likvidācija, *stand alone* scenārijs un maksātnespējas scenārijs.

(232) Šajā sakarā Komisija piebilst, ka alternatīvie scenāriji šajā lēmumā detalizēti nav jāvērtē, jo tie visi kopumā izraisītu lielākas izmaksas nekā maksātnespēja.

#### Maksātnespējas scenārijs

(233) Maksātnespējas gadījumā nesamaksātās saistības pret nodrošinātiem un nenodrošinātiem kreditoriem tiek apmierinātas no ieņēmumiem par to aktīvu pārdošanu, uz kuriem neattiecas īpašuma tiesību saglabāšana. Saskaņā ar Austrijas tiesībām neviens kreditors nav privilģēts, bet pirms visu nenodrošināto kreditoru prasījumu apmierināšanas ir jāsedz maksātnespējas administratora izmaksas. Arī darbinieku prasījumi netiek izskatīti privilģēti, līdz ar to tos apmierina atbilstīgi kvotai, kas attiecas uz visiem kreditoriem. Maksātnespējas gadījumā akcionāri visticamāk nevar rēķināties ar maksājumu. Tieši pretēji – akcionāri nav atbildīgi lielākā apmērā nekā savu akciju zaudēšana.

Visu neapmierināto saistību pārņemšana, ko veic ÖIAG, lai izvairītos no negatīvas ietekmes uz citām savām akcijām

(234) Šajā sakarā Austrijas iestādes argumentē, ka *Austrian Airlines* maksātnespēja izraisītu citu ÖIAG piederošo akciju kredītspējas samazinājumu (piemēram, *OMV AG*, *Österreichische Post*, *Telekom Austria* utt.), kā arī citu Austrijas valstij piederošo akciju kredītspējas samazinājumu ([...]) Turklāt tās norāda, ka šāds samazinājums negatīvi ietekmētu arī šo uzņēmumu akciju kursu un tā sekas būtu ievērojami ÖIAG un Austrijas Republikai piederošo akciju zaudējumi.

(235) Pēc to domām, kredītspējas samazinājums būtu mātesuzņēmuma atbalsta zuduma rezultāts. Turklāt tās uzskata, ka mātesuzņēmuma atbalsts esot viens no galvenajiem kredītspējas faktoriem. Kā piemērus tās ir minējušas privātus uzņēmumus, piemēram, *Bank Austria* un *Hypovereinsbank*, kas attiecībā uz kredītspēju ir guvuši labumu no to mātesuzņēmuma *Unicredit* atbalsta.

- (236) Pirmkārt, Komisija secina, ka uzņēmuma kredīspējas kategorija neatkarīgi no tā, vai tas pilnībā ir privātpašums vai valsts īpašums, ir atkarīga ne tikai no mātesuzņēmuma atbalsta, bet arī no citiem faktoriem. Kredīspēju noteicošie faktori ir uzņēmuma ražošanas raksturojums, atkārtota ieguldījuma risks, darbības un kapitāla efektivitāte, kā arī pakārtotie kredīspējas faktori, piemēram, atkarība no klientiem, diversificēšana, finanšu situācija un likviditātes profils kopumā.
- (237) Turklāt 1. tabulā apkopotie piemēri attiecas uz mātesuzņēmuma kredīspējas samazinājumu, kas izraisīja tā meitasuzņēmuma kredīspējas samazinājumu. Pamatojoties uz kredīspējas vērtējuma metodiku, meitasuzņēmuma kredīspēja nevar būt labāka nekā tās mātesuzņēmumam. Izskatāmajā lietā ÖIAG nav kredīspējas vērtējuma.
- (238) Turklāt 2000. gada 26. aprīļa Likums par ÖIAG nepārprotami aizliedz ÖIAG konsolidāciju ar tās akcijām, un tās saistības tiek segtas ar valsts garantiju. Pēc sava rakstura ÖIAG nozīme drīzāk šķiet kā nekustamā īpašuma pārvaldīšanas fondam nekā kā diversificētas grupas kontrolāciju sabiedrībai. Tāpat Komisija secina, ka ievērojama daļa no tās akcijām (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) Vīnes biržā tiek kotētas atsevišķi, nevis ir vienotas vienā vienīgā grupas struktūrā, un ka vairums šo uzņēmumu pieder citiem akcionāriem nevis ÖIAG. Tāpat Komisija secina, ka, analītiķiem pārbaudot tādu uzņēmumu kā OMV AG, Österreichische Post vai Telekom Austria fundamentālos uzņēmējdarbības datus, netiek ņemta vērā to citu uzņēmumu attīstība, kuros ÖIAG pieder akcijas<sup>(37)</sup>.
- (239) Ņemot to vērā, Komisija nevar piekrist argumentam, ka Austrian Airlines maksātspēja ietekmētu citu akciju kredīspējas kategoriju un izraisītu ÖIAG piederošo akciju vērtības zaudējumu. Līdzīgi Komisija nevar pieņemt to, ka Austrian Airlines maksātspēja nelabvēlīgi ietekmētu arī citu Austrijas Republikai piederošo uzņēmumu kredīspējas kategoriju un vērtību.
- (240) [...] Sociālo izmaksu pārņemšana, ko veic ÖIAG
- (241) [...]
- (242) [...]
- (243) Austrijas iestādes un Austrian Airlines ir iesniegušas Komisijai informāciju par gadījumiem, kad privātiem īpašniekiem piederoši uzņēmumi ir brīvprātīgi uzņēmušies sociālo plānu izmaksas, kad tie ir izbeiguši uzņēmējdarbību vai slēguši uzņēmumus Austrijā.
- (244) Pamatojoties uz šo informāciju, šķiet, ka Austrija vispār ir raksturīgi, ka, slēdzot meitasuzņēmumu vai samazinot ražošanas jaudu, lai ražošanu pārceltu uz ārvalsti, mātesuzņēmums vai grupa uzņemas sociālās izmaksas. Austrijas iestādes ir argumentējušas, ka tas pats esot spēkā, ja mātesuzņēmums vai grupa kļūst maksātnespējīga.
- (245) Šajā sakarā Komisija secina, ka piemēros minētajos gadījumos mātesuzņēmums turpina piedāvāt ražojumus ar likvidētā meitasuzņēmuma zīmolu Austrijā, pat ja ražošana vai tās daļa ir pārcelta uz ārvalsti. Šajā aspektā Komisija piebilst, ka ir tikai ekonomiski saprātīgi, ka meitasuzņēmuma strukturētas likvidācijas gadījumā mātesuzņēmums uzņemas meitasuzņēmuma saistības pret tā darbiniekiem saskaņā ar piemērojamām darba tiesībām, ja mātesuzņēmums turpina palikt attiecīgajā tirgū. Tomēr izskatāmajā lietā teorētiskajā maksātnespējas scenārijā ÖIAG pilnībā aizietu no Austrijas gaisa satiksmes tirgus. Tādēļ nešķiet pārliecinoši, ka privāts investors (kā kontrolāciju sabiedrība) ÖIAG līdzīgā situācijā uzņemtos sociālās izmaksas, pamatojoties uz apsvērumiem, kas ir saistīti ar zīmola Austrian Airlines (zīmola, par kuru viņam vairs nav nekādas intereses) prestižu.
- (246) Tāpat Komisija secina, ka Austrian Airlines sociālo izmaksu apjomu (sk. 2. tabulu), ko teorētiski maksātspējas gadījumā uzņemtos ÖIAG, šo pašu apsvērumu dēļ nevar salīdzināt ar sociālo izmaksu brīvprātīgas uzņemšanās piemēriem. Turklāt Komisija piebilst, ka Austrian Airlines sociālās izmaksas, salīdzinājumā ar sociālajām izmaksām, ko brīvprātīgi ir uzņēmušies citi uzņēmumi (sk. 4. tabulu), ir ļoti augstas gan attiecībā uz vidējiem individuālajiem maksājumiem, gan kopējo summu.

<sup>(37)</sup> Sk., piemēram, Erste Group Research, <http://produkte.erstegroup.com/CorporateClients/de/ResearchCenter/Overview/index.phtml>, vai Raiffeisen Centrobank Equity Research, [http://www.rcb.at/\\_sterreich.aktienoesterreich.0.html](http://www.rcb.at/_sterreich.aktienoesterreich.0.html)

(247) Austrijas iestādes argumentē, ka acīmredzot esot vairāki faktori, kas ietekmējot šāda sociālā plāna izmaksas. Būtiskākie faktori esot darbinieku darba stāža uzņēmumā ilgums un viņu algas līmenis. Izskatāmajā lietā Komisija secina, ka sociālā plāna izmaksas uzņēmuma maksātspējas gadījumā un slēdzot ražotni varētu būt citādākas nekā samazinot ražošanas jaudu, ja uzņēmums turpina palikt tirgū.

(248) Šajā sakarā Komisija uzskata, ka Austrijas iestādes nav pierādījušas, ka maksātspēja būtu pietiekami negatīvi ietekmējusi ÖIAG kontrolāciju sabiedrības zīmola prestižu, lai ÖIAG uzskatītu, ka tai ir pienākums brīvprātīgi uzņemties sociālās izmaksas šajā apmērā.

(249) Par argumentu, ka ÖIAG faktiski rīkojoties kā *Austrian Airlines* mātesuzņēmums, Komisija piebilst, ka saskaņā ar Austrijas tiesībām, proti, saskaņā ar Likumu, kas regulē ÖIAG dibināšanu un darbību (Likuma par ÖIAG 11. panta 2. punkts), ir aizliegta grupas izveidošana starp ÖIAG un uzņēmumiem, kuru akcijas tai pieder. Turklāt grāmatvedības nolūkā savā bilancē ÖIAG nekonsolidē to uzņēmumu rezultātus, kuru akcijas tai pieder, kā to varētu sagaidīt no privātas kontrolāciju sabiedrības. To apstiprina arī fakts, ka i) attiecībā uz Eiropas konkurences tiesību mērķiem ÖIAG un uzņēmumi, kuru akcijas tai pieder, nešķiet ekonomiska vienība un ii) saskaņā ar Padomes 2004. gada 20. janvāra Regulu (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju ("EK Apvienošanās Regula")<sup>(38)</sup>, aprēķinot apgrozījuma robežas, Komisija neuzskata ÖIAG par grupu.

(250) Neņemot vērā sociālo un politisko spiedienu, lēmuma rezultāts būtu pieļaut *Austrian Airlines* maksātspēju un Komisija saglabā uzskatu, ko tā pauda, uzsākot procedūru, ka ÖIAG lēmums brīvprātīgi uzņemties izmaksas saistībā ar sociālo plānu *Austrian Airlines* maksātspējas gadījumā, šķiet, izriet no fakta, ka ÖIAG ir valsts kontrolāciju sabiedrība, un privāts investors, kurš vada kontrolāciju sabiedrību, līdzīgos apstākļos neuzņemtos šīs izmaksas.

(251) Līdz ar to jāsecina, ka *Austrian Airlines* maksātspējas gadījumā ÖIAG vispār nebūtu izmaksu.

### 6.1.3. Secinājums

(252) Lai gan Komisija ir secinājusi, ka pārdošanas procesā par *Austrian Airlines* ir iegūta maksimāli lielākā tirgus cena,

tomēr tā ir arī secinājusi, ka izmaksu ziņā izdevīgākā izvēle valstij būtu bijusi aviokompānijas maksātspēja. Tādēļ Komisija uzskata, ka summa, par kādu negatīvā cena pārsniedz valsts un ÖIAG attiecīgās maksātspējas izmaksas, ir jāuzskata par *Austrian Airlines* piešķirtiem valsts līdzekļiem. Tā kā maksātspējas izmaksu akcionāriem nav, valsts atbalsta summa ir pilna negatīvās cenas summa, kas ir robežās no [...] euro līdz [...] euro – ar maksimālo prasījuma summu [...] euro apmērā.

(253) Negatīvā pirkuma cena ietver valsts līdzekļus, jo tos tieši piešķir iestāde (ÖIAG), kas pilnībā pieder valstij un kuru valsts kontrolē. Tā izriet no privatizācijas pilnvaras, ar kuru Austrijas valdība pilnvaroja ÖIAG pārdot visas tai piederošās *Austrian Airlines* akcijas, un tādēļ tas ir valsts pasākums. Tas ir vērsti uz uzņēmumu (*Austrian Airlines*), kas jo īpaši kopš gaisa satiksmes liberalizācijas konkurē ar citām aviokompānijām Kopienā. Tas nelabvēlīgi ietekmē tirdzniecību starp Kopienas dalībvalstīm, jo attiecas uz uzņēmumu, kas nodrošina satiksmi starp dalībvalstīm, un rada konkurences kropļojumus.

(254) Līdz ar to negatīvā pirkuma cena jāuzskata par valsts atbalstu EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē.

### 7. ATBALSTA ATBILSTĪBA KOPĒJAM TIRGUM

(255) Pēc tam, kad Komisija ir secinājusi, ka negatīvā pirkuma cena ir valsts atbalsts, Komisijai ir jāpārbauda šā atbalsta atbilstība Kopējam tirgum.

(256) Līdz ar to atbalsta atbilstība Kopējam tirgum ir jāpārbauda EK līguma 87. panta 2. un 3. punkta kontekstā, kuros ir minēti izņēmumi no 87. panta 1. punktā noteiktā vispārējā noteikuma par neatbilstību Kopējam tirgum.

(257) Izskatāmajā lietā tiek ņemts vērā tikai 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā paredzētais izņēmums. Saskaņā ar 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu atbalstu var uzskatīt par atbilstīgu, ja tas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.

(258) Šajā kontekstā, pieņemot lēmumu par atbilstību Kopējam tirgum, spēkā esošie Kopienas tiesību akti ir 2004. gada pamatnostādnes un 1994. gada pamatnostādnes aviācijas jomā.

<sup>(38)</sup> OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.

### 7.1. Atbilstība Kopējam tirgum un noteikumu par iekšējo tirgu iespējams pārkāpums

- (259) Uzsākot procedūru, Komisija secināja, ka Austrija ir izsniegusi sabiedrībai ÖIAG privatizācijas pilnvaru, kurā tika noteikti vairāki nosacījumi. Procedūras gaitā Komisija ir secinājusi, ka šīs lietas īpašajos apstākļos šie nosacījumi nebija tādi, kas negatīvi vai jebkādā veidā ietekmētu cenu, ko bija gatavi maksāt pircēji.
- (260) Pirmais iespaids ir tāds, ka pārdošanas nosacījumi, saskaņā ar kuriem bija jāizveido komiteja Austrijas kā atrašanās vietas interešu ievērošanai un bija jāsaģlabā no Austrijas rezidentiem sastāvošs akcionāru kodols, kā arī prasība saglabāt *Austrian Airlines* lēmumu pieņemšanas centru Austrijā izraisa šaubas attiecībā uz EK līguma 43., 49. un 56. pantu par uzņēmējdarbības brīvību, pakalpojumu sniegšanas brīvību un kapitāla brīvu apriti.
- (261) Līdz ar to rodas jautājums, kādā mērā, izvērtējot valsts atbalsta atbilstību Kopējam tirgum, Komisijai jāņem vērā noteikumu par iekšējo tirgu iespējams pārkāpums <sup>(39)</sup>.
- (262) Izskatāmajā lietā Komisija ir secinājusi, ka privatizācijas pilnvarā noteiktie nosacījumi, ņemot vērā negatīvo cenu, nekādā mērā nepalielināja kropļojumus, jo šiem nosacījumiem nebija materiālas ietekmes uz samaksāto cenu. Izskatāmajā lietā nosacījumi par uzņēmuma akcionāriem un lēmumu pieņemšanas centru ir saistīti ar divpusējiem nolīgumiem par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem un to piemērošana šajā veidā nerada diskrimināciju starp iespējamiem pircējiem, jo visiem būtu vienādas intereses turpināt darbību, lai šādi aizsargātu savas iespējamās aktivitātes. Tādēļ privatizācijas pilnvarā noteiktie nosacījumi nav papildu ierobežojumi papildus jau divpusējos nolīgumos par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem esošajiem noteikumiem. Līdz ar to, izvērtējot atbalsta atbilstību, nav pamata ņemt vērā noteikumu par iekšējo tirgu iespējamu pārkāpumu.
- (263) Tādēļ Komisijai ir jānovērtē, vai pārstrukturēšanas plāns atbilst spēkā esošo pamatnostādņu noteikumiem. Saskaņā ar pamatprincipu (2004. gada pamatnostādņu 31. punkts) "pārstrukturēšanas atbalstu atļauj piešķirt tikai tādos apstākļos, attiecībā uz ko var pierādīt, ka tas nav pretrunā ar Kopienas interesēm. Tas ir iespējams tikai tad, ja tiek izpildīti stingri kritēriji un ja ir skaidrs, ka jebkādas

konkurences kropļojumus kompensēs ieguvumi no uzņēmuma izdzīvošanas [...], un ja par labu konkurentiem principā pastāv pienācīgi kompensācijas pasākumi".

- (264) Turklāt pamatnostādņēs ir noteikti dažādi priekšnoteikumi, ar kuriem var piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu.

#### 7.1.1. Uzņēmuma identitāte un atbilstība

- (265) Saskaņā ar 2004. gada pamatnostādņu 13. punktu "uzņēmums, kas pieder lielākai uzņēmumu grupai vai ko pārņem lielāka uzņēmumu grupa, parasti nav atbilstīgs glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsta saņemšanai, ja vien nevar pierādīt, ka uzņēmuma grūtības ir saistītas tikai ar šo uzņēmumu vien un tās nav sakarā ar patvaļīgu izmaksu sadalījumu grupas iekšienē un ka grūtības ir pārāk nopietnas, lai tās varētu novērst pati grupa".
- (266) Uzsākot procedūru, Komisija secināja, ka noteikti sūdzības iesniedzēji ir argumentējuši, ka saistībā ar *Lufthansa* veikto *Austrian Airlines* pārņemšanu *Austrian Airlines* neesot atbilstīgs.
- (267) Šajā sakarā Komisija piebilst, ka paziņotais pasākums paredz, ka *Lufthansa* pārņem *Austrian Airlines*, taču grūtības, kurās ir nonākusi *Austrian Airlines*, nav saistītas ar iecerēto *Austrian Airlines* pārņemšanu. Turklāt Austrijas iestādes ir norādījušas, ka *Austrian Airlines* parādu samazinājums ("finansiāla pārstrukturēšana") esot cena, kuru pēc pārskatāmas un atklātas konkursa procedūras *Lufthansa* esot gatava pieņemt par pārņemšanu, un ka, neveicot šo pasākumu, pārdošana nebūtu notikusi.
- (268) Komisija secina, ka Austrijas valsts lēmumi par līdzekļu piešķiršanu un starp ÖIAG un *Lufthansa* parakstītās vienošanās paredz, ka piešķirto līdzekļu saņēmēja ir *Austrian Airlines*, nevis *Lufthansa*, un piešķirtos līdzekļus *Austrian Airlines* saņems kapitāla palielinājuma veidā. Līdzekļu piešķiršanas galvenās sekas ir pārstrukturētās *Austrian Airlines* izdzīvošana. Turklāt Komisija secina, ka līdz pārdošanas pabeigšanai *Austrian Airlines* nav *Lufthansa* grupas daļa, līdz ar to nav būtisks jautājums, vai *Lufthansa* ar saviem līdzekļiem spētu finansiāli atjaunot *Austrian Airlines* maksātspēju. Starp *Lufthansa* un *Austrian Airlines* nav arī nekādu grupas attiecību, ko pamato jau esošā sadarbība. Tādēļ Komisija var secināt, ka *Austrian Airlines* nav *Lufthansa* grupas daļa.

<sup>(39)</sup> Atbilstīgi judikatūrai šāds gadījums ir tad, "ja tādi atbalsta aspekti, kuri ir pretrunā citiem Līguma konkrētajiem noteikumiem papildus 92. un 93. pantam, var būt tik nesaraujami saistīti ar atbalsta priekšmetu, ka var būt neiespējami tos izvērtēt atsevišķi" (sk. Tiesas 1977. gada 22. marta spriedumu lietā 74/76 *Ianelli & Volpi/Meroni*, Rec. 1977,557. lpp., un Tiesas 1993. gada 15. jūnija spriedumu lietā C-225/91 *Matra/Komisija*, Rec. 1993, I-3203. lpp., 41. punktu).

(269) Līdz ar to Komisija var uzskatīt, ka *Austrian Airlines* ir atbalsta saņēmēja.

(270) Turpmāk Komisijai jānoskaidro, vai saskaņā ar 2004. gada pamatnostādņēm *Austrian Airlines* ir atbilstīga attiecībā uz pārstrukturēšanu. Komisija to bija secinājusi jau lēmumā par glābšanas atbalsta apstiprināšanu<sup>(40)</sup> un lēmumā par izmeklēšanas procedūras uzsākšanu. Izmeklēšanas procedūrā tā nav atklājusi nekādus elementus, kas radītu pamatu mainīt šo vērtējumu.

(271) Šajā sakarā Komisija var secināt, ka *Austrian Airlines* ir grūtībās nonācis uzņēmums 2004. gada pamatnostādņu nozīmē.

#### 7.1.2. Ilgtermiņa rentabilitātes atjaunošana

(272) Otrais priekšnoteikums (kā minēts 2004. gada pamatnostādņu 35. punktā) ir tāds, ka "pārstrukturēšanas plānam, kurš īstenojams pēc iespējas īsā laika posmā, pieņemamā termiņā jāatjauno uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēja, pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem attiecībā uz turpmākiem darbības apstākļiem".

(273) Turpmāk (37. punktā) 2004. gada pamatnostādņēs ir teikts, ka "pārstrukturēšanas plānā jāparedz tāds pavērsiens, kas pēc pārstrukturēšanas ļaus uzņēmumam segt visas tā izmaksas, ietverot nolietojuma un finansiālās izmaksas. Paredzamajai kapitāla peļņai jābūt pietiekamai, lai ļautu pārstrukturētajam uzņēmumam konkurēt tirgū pašam saviem spēkiem".

(274) Uzsākot procedūru, Komisija izvirzīja jautājumus par pieņēmumiem, kas pamatoja iesniegto pārstrukturēšanas plānu. Ņemot vērā faktu, ka *Austrian Airlines* un *Lufthansa* jau lielā mērā sadarbojas, tāpat tā izvirzīja jautājumus par izmaksu ietaupījumiem un sinerģijām, uz kurām atsaucas plāns.

(275) Par faktu, ka *Lufthansa* un *Austrian Airlines* jau sadarbojas *Star Alliance* ietvaros, un par to kopuzņēmumu Austrija ir iesniegusi Komisijai informāciju, kas liek saprast, ka kapitāla dalības gadījumā uzņēmumu integrācija aviācijas nozarē ekonomisku aspektu ziņā ir būtiski lielāka, kas rada lielākus izmaksu ietaupījumus nekā partnerattiecībās bez kapitāla dalības. Austrija norāda uz ekspertu pētījumiem, saskaņā ar kuriem vienkārši koordinējošās partnerattiecībās izmaksu ietaupījumi sasniegtu apmēram 1,9 %, bet kopēja uzņēmējdarbība kopējās izmaksas ietaupītu par 5,6 %. Turpretī sadarbība, ko atbalstītu kapitāla dalība, izmaksas ietaupītu par apmēram 11,4 %<sup>(41)</sup>.

(276) Komisija piebilst, ka pārstrukturēšanas plāns pamatojas uz to priekšrocību konsolidēšanu, kas izriet no izmaksu

samazinājumiem un sinerģijām, ko rada aviokompānijas integrācija *Lufthansa* grupā. Tas paredz lidmašīnu parka samazinājumu un pārveidi, produktu optimizāciju, izmaksu samazināšanas pasākumu un iespējamās sinerģijas.

(277) [...] Komisija secina, ka vēlākais *Lufthansa* uzņēmējdarbības plāns cik iespējams plaši ņem vērā situācijas pasliktināšanos pasaules gaisa satiksmes tirgū un jo īpaši *Austrian Airlines* tirgos Centrāleiropā un Austrumeiropā. *Lufthansa* piebilst, ka salīdzinājumā ar 2008. gada oktobri perspektīvas ir ievērojami pasliktinājušās ekonomikas krīzes dēļ.

(278) *Lufthansa* norāda, ka piecu gadu finanšu plāns (2009–2013) liecina, ka gan "pamata gadījumā", gan "reālajā gadījumā", gan "pesimistiskajā gadījumā" īsā un vidējā termiņā uzņēmums [...]. Tā sagaidot [...], ka no [...] *Austrian Airlines* spēs segt savu nolietojumu, lidmašīnu finanšu nomas izmaksas un procentu izdevumus. [...].

(279) *Lufthansa* piebilst, ka daži no paredzētajiem pasākumiem, [...]. Tomēr *Lufthansa* uzskata, ka *Austrian Airlines* ilgtermiņa rentabilitāti varot atjaunot tikai tad, ja, kā paredzēts, varēšot īstenot izmainīto pārstrukturēšanas plānu – tāpat kā citus vēl saskaņojamos izmaksu samazināšanas pasākumus – un šādā veidā panākt nepieciešamos izmaksu samazinājumus.

(280) Uzņēmējdarbības plānu pamato vidējais USD/EUR maiņas kurss apmēram [...] un vidējā naftas cena [...] par barelu 2009.–2013. gadā. Turklāt tiek pieņemts, ka [...].

(281) Peļņa no gaisa pārvadājumiem 2009. gadā [...]. Turklāt plāns paredz [...] gadā, tādā mērā, kādā atgūstas *Austrian Airlines* tirgi un dod rezultātu peļņas sinerģijas. [...] gaisa pārvadājumu peļņas gadījumā uzņēmumam atkal jāsasniedz [...] līmenis.

(282) [...] Tā piepildījuma koeficientiem 2008.–2010. gadā tiek rēķināts [...], kam nedaudz jāuzlabojas tikai no [...]. Arī vidējā peļņa uz katru pasažierkilometru 2009. gadā visticamāk būs par [...].

(283) [...] <sup>(42)</sup>.

(284) Pamatojoties uz *Austrian Airlines* un *Lufthansa* sadarbību, plāns ietver peļņas sinerģijas [...] euro apmērā un izmaksu sinerģijas [...] euro apmērā, kas jāsasniedz no [...].

<sup>(40)</sup> Sk. 8. zemsvītras piezīmi.

<sup>(41)</sup> Sk. 27. zemsvītras piezīmi.

<sup>(42)</sup> [...]

- (285) Peļņas sinerģiju vienu trešdaļu veido [...], otru trešdaļu – [...] un pēdējo trešdaļu – [...].
- (286) [...]
- (287) Attiecībā uz personālu ir paredzēts [...]. Pašlaik *Austrian Airlines* tirdzniecības personālu veido [...] darbinieki, no tiem [...] Austrijā. *Lufthansa* paredz [...]. Tas nozīmē, ka [...]. Turklāt pārstrukturēšanas plāns paredz arī [...]
- (288) Visbeidzot kopējās ārkārtas izmaksas [...] miljonu euro apmērā, kas ir iekļautas attiecībā uz *Austrian Airlines* laika posmā no 2009. līdz 2013. gadam, ietver izmaksas [...].

## 12. tabula

**EBIT (peļņa pirms procentiem un nodokļiem) pirms ārkārtas posteņiem, 2008.–2013. gads, saskaņā ar *Lufthansa* pieņēmumiem**

(miljoni EUR)

EBIT pirms ārkārtas posteņiem	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (289) Uzņēmuma EBIT (operacionālā *break even*) pirms ārkārtas posteņiem saskaņā ar aprēķiniem būs [...].
- (290) Tomēr *Lufthansa* norāda, ka *Austrian Airlines* apgrūtina ikgadējie procentu izdevumi [...] apmērā, ņemot vērā būtiskās finanšu saistības ar procentiem un pensiju maksājumu pienākumus. Neto peļņas robeža tiks sasniegta [...].
- (291) Komisijai jānovērtē, vai *Austrian Airlines* spēs veiksmīgi pabeigt savu pārstrukturēšanu noteiktajā termiņā. [...]
- (292) Pamatojoties uz pārstrādāto plānu, *Austrian Airlines* būtu jāspēj ievērojami samazināt savas izmaksas. Šim lielajam izmaksu bāzes samazinājumam saistībā ar [...] būtu jānodrošina uzņēmumam nepieciešamais elastīgums un pielāgošanās spēja, lai panāktu virzību mērķu sasniegšanā.
- (293) Ņemot to vērā, Komisija uzskata, ka *Austrian Airlines* būtu jāspēj veiksmīgi īstenot savu pārstrukturēšanu līdz 2015. gadam. Tomēr šajā sakarā Komisija domā, ka programmas *Go4Profit* īstenošanas datumu būtu jāuzskata par pārstrukturēšanas sākumu. Drīzāk šķiet, ka programmas *Go4Profit* ietvaros veiktie pasākumi – pat ja tie ir izraisījuši *Austrian Airlines* izmaksu samazinājumu – nebija pietiekami, lai pārstrukturētu uzņēmumu, un bija izstrādāti saistībā ar *stand alone* risinājumu.
- (294) Tāpat Komisijai jāpārbauda, vai pieņēmumi, kas pamato pārstrukturēšanas plānu, attiecīgajos apstākļos ir piemēroti, un vai paredzējumi un prognozes atbilst pamatnostādņu prasībām. 2004. gada pamatnostādņēs (35. punktā) par to ir teikts: “Sīki izstrādāts plāns jāiesniedz Komisijai un tajā jo īpaši jāietver tirgus pētījumi. Dzīvotspējas uzlabošanai jābūt galvenokārt sakarā ar iekšējiem pasākumiem, kas ietverti pārstrukturēšanas plānā; tā var balstīties uz ārējiem faktoriem, piemēram, cenu un pieprasījuma svārstībām, pār ko uzņēmumam nav lielas ietekmes, bet tikai tad, ja izdarītās tirgus prognozes ir vispārpieņemtas.”
- (295) Šajā sakarā Komisija uzskata, ka 2009. gada aprīlī iesniegtais uzņēmējdarbības plāns ietver reālistiskas negatīvas prognozes. Pieņēmumi par degvielas cenu, valūtas maiņas kursu, satiksmes apjomu un tirgus attīstību, kurus Komisijai iesniedza *Lufthansa*, ir pamatoti un tādēļ šķiet ticamas pārstrukturēšanas plāna prognozes par *Austrian Airlines* kopējā rezultāta virzību, ņemot vērā ekonomikas krīzes sekas aviācijas nozarē. Komisija secina, ka jauna, privāta īpašnieka kontrolē uzņēmums ar lielu varbūtību ilgtermiņā kļūs rentabls, līdz ar to šajā ziņā pārdošana faktiski ir *Austrian Airlines* pārstrukturēšanas galvenais aspekts.
- (296) Iepriekš minēto faktoru kontekstā Komisija uzskata, ka, kā paredzēts uzņēmējdarbības plānā 2009.–2015. gadam, no 2015. gada *Austrian Airlines* spēs atgūt ilgtermiņa rentabilitāti. Līdz ar to rentabilitāte tiks atjaunota sešu gadu pārstrukturēšanas periodā, ko Komisija uzskata par atbilstīgu laika posmu.



## 7.1.3. Pašu ieguldījuma apmērs

- (297) Par pašu ieguldījuma apmēru 2004. gada pamatnostādņēs (43. punktā) ir paredzēts, ka "atbalsta saņēmējiem jānodrošina ievērojams ieguldījums pārstrukturēšanas plānā no saviem pašu resursiem, tostarp, to aktīvu pārdošanas, kas nav būtiski uzņēmuma izdzīvošanai, vai no ārējā finansējuma tirgus apstākļos. Šis ieguldījums apliecina ticību uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai. Šim ieguldījumam jābūt reālam, t. i., faktiskam, neņemot vērā visus nākotnē sagaidāmus ienākumus, piemēram, naudas plūsmas, un tam jābūt iespējami augstam." Pamatnostādņēs ir norādīts, kādu pašu ieguldījuma apmēru parasti jāuzskata par atbilstīgu. Uzņēmumam, kas ir tik liels kā *Austrian Airlines*, šai summai būtu jābūt 50 % apmērā. Šajā sakarā Komisija secina, ka saskaņā ar 2004. gada pamatnostādņēm (18. punktu) pamatnostādnes neskar kādus īpašus noteikumus attiecībā uz grūtībās nonākušiem uzņēmumiem attiecīgajā nozarē, tostarp šādus noteikumus aviācijas nozarē.
- (298) Par to Austrijas iestādes ir argumentējušas, ka 1994. gada pamatnostādnes aviācijas jomā, kas esot *lex specialis* attiecībā uz valsts atbalstu aviokompānijām, neparedzot nekādu finansiālu pašu ieguldījumu noteiktā apmērā. Tomēr vēlāk tās ir paudušas viedokli, ka šī prasība katrā ziņā esot izpildīta un finansiālais pašu ieguldījums pārsniedzot 50 % nepieciešamo pārstrukturēšanas izmaksu.
- (299) Austrijas iestādes argumentē, ka kopējās pārstrukturēšanas izmaksas esot [...] euro un, tā kā Austrijas sniegtais valsts atbalsts ir 500 miljoni euro, *Austrian Airlines* un *Lufthansa* finansiālais pašu ieguldījums esot [...] miljoni euro, tātad 55,5 % kopējās summas.
- (300) *Lufthansa* iesniegtā informācija nedaudz atšķiras. *Lufthansa* argumentē, ka kopējās pārstrukturēšanas izmaksas esot [...] miljoni euro. Tā kā Austrijas piešķirtie līdzekļi tāpat ir 500 miljoni euro, *Austrian Airlines* un *Lufthansa* finansiālais pašu ieguldījums esot [...] miljoni euro, tātad 67 % kopējās summas.
- (301) Gan Austrija, gan *Lufthansa* argumentē, ka *Lufthansa* esot jāsamazina parādi, lai iepriekšējā līmenī saglabātu savu grupas mēroga pašu kapitāla kvotu, jo *Austrian Airlines* parādu līmenis esot lielāks nekā *Lufthansa* parādu līmenis. *Austrian Airlines* kopējās neto saistības (bez glābšanas atbalsta 200 miljoni euro apmērā, kas ir jāatmaksā pēc pārņemšanas pabeigšanas) ir [...] euro. Pēc daļējas atmaksāšanas ar līdzekļu ieguldījuma 500 miljonu euro apmērā palīdzību neto saistības paliek [...] miljonu euro apmērā. *Lufthansa* pārņem *Austrian Airlines* ar šīm saistībām. Tas atbilst [...]. Starpība ar *Lufthansa* parādu līmeni, [...], ir [...] euro. Tomēr pašlaik vēl nav skaidrs, kā un kad notiks *Austrian Airlines* parādu samaksa.
- (302) Ja šo summu kapitāla ieguldījuma veidā *Lufthansa* faktiski samaksā *Austrian Airlines*, Komisija var pieņemt, ka šī summa ir pašu ieguldījums. Tomēr vienkārša *Austrian Airlines* parādu pārņemšana un to ietekme uz *Lufthansa* grupas finanšu pārskatu nebūtu nekāds pašu ieguldījums. Komisija secina, ka šā elementa kā pārstrukturēšanas izmaksu un pašu ieguldījuma neņemšana vērā veido attiecīgās summas [...].
- (303) Attiecībā uz *Austrian Airlines* kumulētajiem ražošanas zaudējumiem laikposmā no 2009.–2013. gadam, kas ir norādīti 12. tabulā, kopējā summa [...] euro apmērā ar 9,7 % diskonta likmi tika diskontēta līdz kapitāla vērtībai (NPV) [...] euro vērtībā. Komisija var piekrist tam, ka šī summa, ko *Lufthansa* iegulda skaidrā naudā, ir pašu ieguldījums pārstrukturēšanas plānā.
- (304) Attiecībā uz noteiktām citām izmaksām, piemēram, izmaksām par integrāciju, lai sasniegtu ikgadējos sinerģijas efektus ([...] euro), kārtējām papildu pārstrukturēšanas izmaksām kopš pārdošanas 2008. gada decembrī ([...] euro) un darījuma izmaksām ([...] euro), Komisija piekrīt, ka tās ir daļa no pārstrukturēšanas izmaksām. Tās sedz *Lufthansa*.
- (305) Tomēr attiecībā uz programmas *Go4Profit* izmaksām [...] euro apmērā Komisija nevēlas uzskatīt tās par pieļaujamām izmaksām, jo tās radās pirms pārstrukturēšanas plāna īstenošanas. Līdzīgi ir ar lielākām refinansēšanas izmaksām finanšu krīzes dēļ [...] euro apmērā, ko Austrijas iestādes ir nosaukušas par *Lufthansa* pārstrukturēšanas izmaksu posteni, Komisija secina, ka šīs *Lufthansa* izmaksas netika norādītas un ir parastas ražošanas izmaksas.
- (306) Turpmāk redzamajā tabulā ir apkopots pārstrukturēšanas izmaksu dažādu posteņu novērtējums, ko veikusi Komisija.

13. tabula

**Austrian Airlines pārstrukturēšanas izmaksas**

Pasākums	Austrijas viedoklis	Lufthansa viedoklis	Komisijas novērtējums
ÖIAG ieguldījums neto saistību samazināšanā	500 miljoni euro 0 % pašu ieguldījums	500 miljoni euro 0 % pašu ieguldījums	500 miljoni euro 0 % pašu ieguldījums
Parādu līmeņa samazinājums līdz <i>Lufthansa</i> līmenim	[...]	[...]	[...]
Programmas <i>Go4Profit</i> izmaksas	[...]	[...]	[...]
Kopš 2008. gada decembra uzsāktie papildu pārstrukturēšanas pasākumi	[...]	[...]	[...]
Integrācijas izmaksas saistībā ar nepieciešamo sinerģiju radīšanu	[...]	[...]	[...]
Konsultāciju/darījuma izmaksas	[...]	[...]	[...]
Lielākas refinansēšanas izmaksas finanšu krīzes dēļ	[...]	[...]	[...]
Kumulēto ražošanas zaudējumu kapitāla vērtība (NPV)	[...]	[...]	[...]
Pārstrukturēšanas izmaksu summa	[...]	[...]	[...]
Pašu ieguldījuma apmērs	[...] euro (56 %)	[...] euro (67 %)	[...] euro (64 %) [...] euro (52 %)

(307) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija ir secinājusi, ka visas pārstrukturēšanas izmaksas būs [...] miljoni euro (vai [...] euro gadījumā, ja *Lufthansa* nesamazina *Austrian Airlines* parādus par [...] euro), turklāt pašu ieguldījums (ko kopā vai atsevišķi veic *Austrian Airlines* un/vai *Lufthansa*) ir [...] euro (vai [...] euro). Tas atbilst 64 % (vai 52 %) no pārstrukturēšanas izmaksām. Līdz ar to Komisija var secināt, ka izskatāmajā lietā ir izpildīta prasība veikt pietiekamu pašu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksās.

## 7.1.4. Atbalstam jābūt ierobežotam līdz minimumam

(308) 2004. gada pamatnostādņu 43. punktā ir teikts: "Atbalsta apjoms un intensitāte jāierobežo līdz stingram pārstrukturēšanas izmaksu minimumam, kas vajadzīgas, lai veiktu pārstrukturēšanu, ņemot vērā uzņēmuma, tā akcionāru vai grupas, kurā tas ietilpst, esošos finanšu resursus. Šajā novērtējumā ņem vērā katru iepriekš piešķirtu glābšanas atbalstu." Komisija uzskata, ka šis priekšnoteikums ir izpildīts.

(309) Kā minēts iepriekš, pārstrukturēšanas izmaksas ir [...] euro, kamēr atbalsta summa ir ierobežota līdz 500 miljoniem euro. Gan *Austrija*, gan *Lufthansa* ir norādījušas, ka 500 miljoni euro ir minimālā summa, kas nepieciešama, lai atjaunotu *Austrian Airlines* ilgtermiņa rentabilitāti. Nepiešķirot atbalstu, kas tika izmantots, lai samazinātu

*Austrian Airlines* saistības, *Lufthansa* veiktā uzņēmuma pārņemšana no ekonomiskā viedokļa neesot iespējama.

(310) Šajā sakarā Komisija secina, ka summa 500 miljonu euro apmērā kā negatīva minimālā cena, ko *Lufthansa* bija gatava pieņemt, izriet no publiska konkursa. Tāpat Komisija secina, ka attiecīgā summa tiek izmantota vienīgi tam, lai samazinātu *Austrian Airlines* pārmērīgos parādus, un līdz ar to neradīs nekādu pārlieku lielu *Austrian Airlines* likviditāti.

(311) Komisija uzskata šo summu par pieņemamu un secina, ka salīdzinājumā ar attiecīgajām izmaksām netiek piešķirts pārāk liels atbalsts. Pārstrukturēšanai paredzēto līdzekļu galveno daļu *Austrian Airlines* un/vai *Lufthansa* segs no saviem līdzekļiem.

## 7.1.5. Kompensācijas pasākumi

(312) Tāpat 2004. gada pamatnostādņēs (38. punktā) ir paredzēts: "Lai nodrošinātu, ka pēc iespējas tiek samazināta negatīvā ietekme uz tirdzniecības apstākļiem un labvēlīgās sekas pārspēj negatīvās sekas, jāveic attiecīgi kompensācijas pasākumi. Citādi atbalsts tiks uzskatīts par tādu, kas ir pretrunā kopīgām interesēm un tādēļ nav saderīgs ar kopējo tirgu."

- (313) Turpmāk (39. punktā) ir teikts: “Šie pasākumi var aptvert līdzekļu nodalīšanu, jaudu vai tirgus daļas samazināšanu un piekļuves šķēršļu samazināšanu attiecīgajos tirgos. Novērtējot to, vai kompensācijas pasākumi ir piemēroti, Komisija ņem vērā tirgus struktūru un konkurences apstākļus, lai pārlicinātos, ka šādi pasākumi neizraisa tirgus struktūras pasliktināšanos [...]”
- (314) Par prasību veikt piemērotus kompensācijas pasākumus 2004. gada pamatnostādņu un 1994. gada pamatnostādņu aviācijas jomā nozīmē gan Austrija, gan *Lufthansa* ir argumentējušas, ka pasākumu, lai izvairītos no konkurences kropļojumiem, novērtēšanas pamats esot 38. punkta 3. apakšpunkts 1994. gada pamatnostādņēs aviācijas jomā, saskaņā ar kurām pārstrukturēšanas programmā jāparedz jaudas samazināšana, ja to prasa finanšu dzīvotspējas atjaunošana un/vai tirgus situācija.
- (315) Austrijas iestādes un *Lufthansa* ir argumentējušas, ka, tā kā 1994. gada pamatnostādnes aviācijas jomā ir *lex specialis*, tad tām ir priekšroka salīdzinājumā ar 2004. gada pamatnostādņēm. Tas izrietot no 2004. gada pamatnostādņu 18. punkta, saskaņā ar kuru 2004. gada pamatnostādnes neskar kādus īpašus noteikumus attiecībā uz grūtībās nonākušiem uzņēmumiem attiecīgajā nozarē. Ne finanšu dzīvotspējas atjaunošana, ne tirgus situācija neprasa, lai tiktu veikti kompensācijas pasākumi, kas pārsniedz pārstrukturēšanas laikā jau iēplānotos pasākumus.
- (316) Par šo argumentu Komisija uzskata, ka izskatāmajā lietā tirgus situācijā faktiski vajadzīgs jaudas papildu samazinājums. Komisija nepiekrīt komentāram, ka vienīgie pārāk lielas jaudas rādītāji, kas tai jāņem vērā, būtu nepietiekami piepildījuma koeficienti un/vai bieža tirgus dalībnieku atteikšanās no uzņēmējdarbības un stimulu trūkums jauniem ienācējiem tirgū. Šajā kontekstā Komisija piebilst, ka kopš 2006. gada *Austrian Airlines* ir veikusi izmaksu samazināšanas un pārstrukturēšanas pasākumus programmas *Go4Profit* ietvaros un šī programma nav atjaunojusi uzņēmuma rentabilitāti. *Austrian Airlines* ir bijuši zaudējumi agrāk, zaudējumi ir pašlaik un zaudējumi būs arī vidējā termiņā, līdz ar to tai būtu jāsamazina sava izmaksu bāze un jāizbeidz vai jāsamazina jauda jau apkalpoto tirgu nerentablos segmentos.
- (317) 2004. gada pamatnostādņu 40. punktā ir noteikts: “Samazinājuma daudzums jānosaka katrā gadījumā atsevišķi. Komisija noteiks vajadzīgo pasākumu apjomu, pamatojoties uz pārstrukturēšanas plānam pievienoto tirgus pētījumu un, ja vajadzīgs, citu informāciju, kas ir Komisijas rīcībā, ietverot interesentu iesniegto informāciju.”
- (318) Austrijas iestādes ir norādījušas, ka kopš 2006. gada *Austrian Airlines* esot uzsākusi pārstrukturēšanas programmu *Go4Profit*, ar kuru tā esot samazinājusi savu lidmašīnu parku un izbeigusi vairākus tālos maršrutus. Jauda tālo maršrutu jomā esot samazināt par [...]. Darbnieku skaits tika samazināts par [...] štata vietām vai [...] un samazināts [...] lidmašīnu parks.
- (319) Šajā sakarā Komisija secina, ka programma *Go4Profit* tika uzsākta 2006. gadā un turpinājās 2007. gadā. Tādēļ to faktiski nevar uzskatīt par ar 2008. gada decembrī paziņotajiem un 2009. gada aprīlī mainītajiem pasākumiem pilnībā saistītu plānu. Līdz ar to un pamatojoties uz 293. punktā minētajiem apsvērumiem, kā kompensācijas pasākumus Komisija ņems vērā tikai jaudas samazinājumus, kas veikti kopš 2008. gada.
- (320) 2008. gadā līnijasatiksmes jauda tika samazināta par [...] un neregulārie pārvadājumi – par [...], kas atbilst jaudas samazinājumam piedāvāto vietu skaita (ASK) ziņā kopumā [...], salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu.
- (321) 2008. gada decembrī paziņotajā pārstrukturēšanas plānā *Lufthansa* paredzēja [...].
- (322) Turklāt 2009. gada sākumā tika veikti citi pārstrukturēšanas pasākumi, kas veidoja papildu jaudas samazinājumu līnijasatiksmē (gan likvidējot maršrutus, gan samazinot satiksmes intensitāti) par [...] un neregulāro pārvadājumu jomā par [...]. Jaudas samazinājumu ASK ziņā 2008.–2009. gadā tas kopumā ietekmēja par [...]. Tomēr jāpiebilst, ka restrukturizācijas plānu pamato pieņēmums, ka 2010. gadā tirgus situācija mainīsies un jaudas tiks palielinātas.
- (323) Kā kompensācijas pasākumus Austrijas iestādes ir piedāvājušas, ka sākot no 2008. gada sākuma līdz 2010. gada 31. decembrim *Austrian Airlines* (tostarp tās meitasuzņēmumi) par 15 % samazina kopējo piedāvāto vietu skaitu (salīdzinājuma bāze ir kopējais piedāvāto vietu skaits 2007. finanšu gadā). Tas ietver neregulāro pārvadājumu darbības būtisku samazinājumu, līdz [...] gada beigām piedāvāto vietu skaitu samazinot par [...] salīdzinājumā ar [...].
- (324) Turklāt – un atbilstīgi Komisijas prasībām – piedāvāto vietu skaita izaugsme pēc 2010. gada tiek ierobežota līdz vidējam, *Association of European Airlines* dalībnieču aviokompāniju noteiktajam izaugsmes līmenim; šis ierobežojums būs spēkā līdz 2015. gada beigām vai, ja *Austrian Airlines* sasniegs sabalansētu EBIT pirms 2015. gada beigām, – līdz attiecīgajam brīdim.

- (325) Lai Komisija varētu uzraudzīt šīs jaudas palielināšanas maksimālās robežas ievērošanu, Komisijai katru gadu jāiesniedz ziņojumi ne vēlāk kā līdz pārskata gadam sekojošā gada marta beigām.
- (326) Komisija piebilst, ka, lai gan gaisa satiksmes tirgus 2009. gada beigās ir piedzīvojis ievērojamu kritumu, tomēr jaudas samazinājumi un izaugsmes maksimālā robeža jānovērtē visā periodā, uz kuru tā attiecas, turklāt jāņem vērā iespējamā tirgus atgūšanās 2010. gadā, kas izpaustos aviokompānijas tirgus daļas papildu samazināšanā. Turklāt Komisija piebilst, ka plānotās pārstrukturēšanas periodā lidmašīnu parks no 98 lidmašīnām 2008. gadā tiek samazināts līdz [...] lidmašīnām 2011. gadā. Šajā sakarā Komisija secina, ka [...].
- (327) Turklāt Komisija uzskata, ka, ņemot vērā ciešo saikni starp valsts atbalstu, kas saistīts ar Austrijas valsts pārdotajām *Austrian Airlines* grupas akcijām, un *Lufthansa* un *Austrian Airlines* apvienošanu, saistībā ar valsts atbalstu paredzētie kompensācijas pasākumi jāizvērtē notiekošās uzņēmumu koncentrācijas kontroles procedūras<sup>(43)</sup> ietvaros piedāvāto kompensācijas pasākumu kontekstā.
- (328) *Lufthansa* un *Austrian Airlines* ir piedāvājušas konkrētus kompensācijas pasākumus paralēlā uzņēmumu koncentrācijas kontroles lēmuma ietvaros, piemēram, laika nišu plašāku piešķiršanu dažādās savu jaudu izsmēlušās lidostās, lai vienam vai vairākiem jauniem tirgus dalībniekiem atļautu darbību jaunā vai papildus konkurējošā gaisa satiksmes maršrutā. Līdz ar to *Lufthansa*, *Austrian Airlines* un to attiecīgie meitasuzņēmumi atbilstīgi īpašai procedūrai apņemas piešķirt laika nišas<sup>(44)</sup> Vīnes, Štutgartes, Ķelnes, Mīnhenes, Frankfurtes un Briseles lidostās maršrutiem, par kuriem Komisijai ir šaubas saistībā ar konkurences tiesībām<sup>(45)</sup> (turpmāk tekstā – “identificētie starpilsētu maršruti”).
- (329) Piešķirto laika nišu skaitam jaunai aviokompānijai<sup>(46)</sup> jānodrošina iespēja veikt identificētos starpilsētu maršrutus ar turpmāk minēto frekvenci:
- Vīne–Štutgarte: līdz trim (3) lidojumiem dienā,
  - Vīne–Ķelne/Bonna: līdz trim (3) lidojumiem dienā, bet ne vairāk kā 18 lidojumi nedēļā,
  - Vīne–Mīnhene: līdz četriem (4) lidojumiem dienā,
- Vīne–Frankfurte: līdz pieciem (5) lidojumiem dienā,
- Vīne–Brisele: līdz četriem (4) lidojumiem dienā, bet ne vairāk kā 24 lidojumi nedēļā.
- (330) Kompensācijas pasākumi konkurējošiem uzņēmumiem ļaus savlaicīgi un ticami uzsākt vai paplašināt darbību attiecīgajos maršrutos un tādēļ nelabvēlīgi ietekmēs apvienotā uzņēmuma pozīciju tirgū.
- (331) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija uzskata, ka izskatāmās lietas īpašajos apstākļos uzņēmumu koncentrācijas kontroles lēmuma ietvaros ierosinātie kompensācijas pasākumi, proti, ieteiktais jaudas samazinājums saistībā ar izaugsmes ierobežojumu pēc 2010. gada, kopumā vērtējot, ir pietiekami kompensācijas pasākumi, kas mazinās tirgus kropļojumus, ko rada restrukturizācija.
- 7.1.6. *Papildu nosacījumi un solījumi*
- (332) Saskaņā ar 2004. gada pamatnostādņu 46. punktu un 1994. gada pamatnostādņu aviācijas jomā 40. punktu (otro daļu) papildus kompensācijas pasākumiem Komisija var noteikt nosacījumus un pienākumus, lai atbalsts neradītu tādas konkurences kropļojumus, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.
- (333) Kā jau minēts, Komisija piebilst, ka Austrijas Republikai ir vairāki divpusēji nolīgumi par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem ar konkrētām trešajām valstīm, un šajos nolīgumos netiek atzīta Kapienas pārvadātāju izraudzīšana.
- (334) Lielākā daļa divpusējo nolīgumu par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem ar trešajām valstīm jau ietver noteikumu ar Kapienas pārvadātāju izraudzīšanu, pamatojoties uz divpusējām sarunām, vai ar horizontālu nolīgumu. Šajā sakarā Austrijas iestādes, ievērojot savus Kapienu tiesībās noteiktos pienākumus, ir apsolījušas izbeigt šos nolīgumus vai par tiem rīkot jaunas sarunas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulas (EK) Nr. 847/2004 attiecībā uz sarunām par gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm un šo nolīgumu īstenošanu<sup>(47)</sup> noteikumiem.

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

<sup>(44)</sup> Aviokompānijai izsniegta atļauja izmantot lidostas infrastruktūru konkrētā datumā un konkrētā laikā, lai izlidotu vai ielidotu.

<sup>(45)</sup> Tās ir par maršrutiem starp šādām pilsētām: Vīne–Štutgarte, Vīne–Ķelne, Vīne–Mīnhene, Vīne–Frankfurte un Vīne–Brisele.

<sup>(46)</sup> Definēta kā “ikviena aviokompānija vai aviokompānijas, kas ir vienas alianses loceklis (izņemot abus apvienojošos uzņēmumus, ieskaitot visas aviokompānijas, ko tie kontrolē), kuras atsevišķi vai apvienībā, izmantojot kodu koplietojumu (*codesharing*), piedāvā jaunus vai papildus konkurējošus gaisa pārvadājumu pakalpojumus”.

<sup>(47)</sup> OV L 157, 30.4.2004., 7. lpp.

(335) Izmeklēšanas procedūrā Komisija pievērsa uzmanību tam, ka *Austrian Airlines* pieder 51 % *Schedule Coordination Austria GmbH* (SCA) akciju.

(336) Pēc Komisijas domām, šīs attiecības varētu radīt grūtības, jo Regulā (EK) Nr. 793/2004<sup>(48)</sup> ("ES laika nišu regula") ir noteikts (4. pants): "Dalībvalsts, kas atbildīga par sarakstu koordinēto lidostu vai koordinēto lidostu, nodrošina a) ka sarakstu koordinētajā lidostā sarakstu koordinators saskaņā ar šīs regulas noteikumiem darbojas neatkarīgi, neitrāli, nediskriminējoši un pārredzami; b) koordinatora neatkarību koordinētajā lidostā, funkcionāli nodalot koordinatoru no jebkuras konkrētas ieinteresētās puses. Koordinatora darbību finansēšanas sistēma ir tāda, kas viņam garantē neatkarīgu statusu; c) koordinators saskaņā ar šīs regulas noteikumiem darbojas neitrāli, nediskriminējoši un pārredzami."

(337) Komisija uzskata, ka funkcionāla nodalīšana cita starpā nozīmē, ka koordinators darbojas autonomi no lidostas vadības institūcijas, pakalpojumu sniedzēja vai lidostā darbojošās aviokompānijas, tam nebūtu jāsaņem tās rīkojumi un jāiesniedz tai atskaites. Turklāt Komisija uzskata, ka koordinatora darbības finansēšanas sistēma būtu jāizveido tā, lai koordinators būtu finansiāli neatkarīgs no katra atsevišķa uzņēmuma, kuru tieši skar viņa darbība vai kuru interesē viņa darbība. Līdz ar to koordinatoram būtu jābūt nodalītai grāmatvedībai un nodalītam budžetam un, lai finansētu savu darbību, viņam nebūtu jābalstās tikai uz lidostas vadības institūciju, pakalpojumu sniedzēju vai atsevišķu aviokompāniju.

(338) Šajā sakarā Komisija secina, ka Austrijas iestādes ir apsolījušas, ka *Austrian Airlines* uzsāks procesu, lai samazinātu savu daļību SCA līdz 25 % un ka *Flughafen Wien AG* – kurai pašlaik pieder 40 % SCA akciju – pēc šā restrukturizācijas procesa vairs nepiederēs vairākums SCA akciju. *Austrian Airlines* samazināta daļība SCA nebūs būtībā bloķējošais mazākums saskaņā ar Austrijas sabiedrību tiesībām. Samazināšana jāpabeidz līdz IATA 2009. gada vasaras lidojumu plānošanas sezonas beigām. Komisija piebilst, ka, lai nodrošinātu laika nišu koordinatora neatkarību, jāsaģlabā tādas trešās personas daļība, kas ir neatkarīga gan no *Austrian Airlines*, gan no *Flughafen Wien AG*.

#### 7.1.7. Vienreizēja atbalsta princips

(339) Uzsākot procedūru, Komisija ir konstatējusi, ka *Austrian Airlines* ir saņēmusi glābšanas atbalstu, ko ir apstiprinājusi Komisija. Tāpat tā ir konstatējusi, ka ne *Austrian Airlines*, ne cits grupas uzņēmums pirms tam nav saņēmis pārstrukturēšanas atbalstus.

(340) Komisija atgādina, ka saskaņā ar 2009. gada 19. janvāra Lēmumu par glābšanas atbalstu glābšanas atbalsts (kas tika piešķirts kā 100 % galvojums par 200 miljonu euro aizdevumu) tiek izbeigts, ja Komisija ir paudusi galīgu nostāju (pieņemot izskatāmo lēmumu) par Austrijas iestāžu paziņoto pārdošanas procesu/pārstrukturēšanas plānu<sup>(49)</sup>.

(341) Turklāt Austrijas Republika ir apsolījusi *Austrian Airlines* vai kādai *Austrian Airlines* grupas struktūrai desmit gadu laikā pēc glābšanas atbalsta piešķiršanas vai pārstrukturēšanas perioda beigām nesniegt nekādu citu glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu.

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

#### 1. pants

Ja Komisijai paziņotais pārstrukturēšanas plāns tiek īstenots pilnībā, tad, ņemot vērā 2. pantā minētos nosacījumus un pienākumus, saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu pārstrukturēšanas atbalsts, ko Austrija sniegusi *Austrian Airlines*, atbilst Kopējam tirgum..

#### 2. pants

1. Austrija veic nepieciešamos pasākumus, lai līdz 2010. gada beigām *Austrian Airlines* savu kopējo jaudu piedāvāto vietu skaita (*Sitzkilometer*, ASK) ziņā samazinātu par 15 % no 2008. gada janvāra līmeņa. Turklāt tiek ierobežots *Austrian Airlines* jaudas pieaugums līdz vidējam pieauguma līmenim, ko savām dalībniecēm aviokompānijām aprēķinājusi *Association of European Airlines*. Šī maksimālā robeža ir spēkā līdz 2015. gada beigām vai, ja tas notiks agrāk, līdz brīdim, kad *Austrian Airlines* sasniegs sabalansētu EBIT (*break even*).

2. Austrija veic nepieciešamos pasākumus, lai līdz 2009. gada 30. septembrim *Austrian Airlines* samazinātu savu daļību *Schedule Coordination Austria GmbH* par 25 % un lai pēc šā restrukturizācijas procesa ne *Flughafen Wien AG*, ne citam uzņēmumam, kuru kontrolē *Austrian Airlines* vai *Flughafen Wien AG*, nepiederētu vairākums *Schedule Coordination Austria* akciju.

3. Austrija veic nepieciešamos pasākumus, lai tiktu ievēroti nosacījumi, kas paredzēti uzņēmumu koncentrācijas kontroles lēmumā lietā COMP/M.5440 – *Lufthansa/Austrian Airlines*.

<sup>(48)</sup> Sk. 28. zemsvītras piezīmi.

<sup>(49)</sup> Sk. 15. apsvērumu.

4. Austrija izbeidz divpusējos nolīgumus par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kuros nav ietverts noteikums par Kopienas pārvadātāju izvērzišanu, vai par tiem rīko jaunas sarunas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 847/2004 noteikumiem. Austrija informē Komisiju par pasākumiem, ko tā veikusi, lai attiecībā uz Kopienas pārvadātāju izvērzišanu nodrošinātu šādu nolīgumu atbilstību Kopienas tiesībām.

5. Līdz 2009. gada 31. decembrim Austrija iesniedz Komisijai ziņojumu par pārstrukturēšanas plāna virzību un administrēšanu, kā arī par veiktajiem pasākumiem, ar kuriem tiek samazināta *Austrian Airlines* dalība *Schedule Coordination Austria GmbH*. Līdz 2010. gada 31. aprīlim Austrija paziņo par pasākumiem, kas veikti, lai īstenotu 2. panta 4. punktu. Katru gadu

līdz 2015. gadam Austrija iesniedz Komisijai ikgadēju ziņojumu par pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, kā arī par jaudas pieauguma līmeni.

### 3. pants

Šis lēmums ir adresēts Austrijas Republikai.

Briselē, 2009. gada 28. augustā

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja vietnieks  
Antonio TAJANI