IV

(Retsakter vedtaget inden den 1. december 2009 i henhold til EF-traktaten, EU-traktaten og Euratomtraktaten)

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 28. august 2009

Statsstøtte C 6/09 (ex N 663/08) — Østrig Austrian Airlines — Omstruktureringsplan

(meddelt under nummer K(2009) 6686)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2010/137/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse bestemmelser [1] og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 11. februar 2009 meddelte Kommissionen Republikken Østrig, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende salget af den østrigske stats kapitalandele i Austrian Airlines Group.

(2) Den 11. marts 2009 fremsendte Østrig sine bemærkninger til procedurens indledning til Kommissionen.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* [2]. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til foranstaltningerne senest en måned efter meddelelsen af beslutningen.

(4) Kommissionen har modtaget bemærkninger fra interesserede parter. Den videresendte bemærkningerne til Østrig ved e-mail af 15. april 2009 med anmodning om eventuelle kommentarer til disse bemærkninger. Kommissionen modtog kommentarer fra Østrig ved e-mail af 8. maj 2009.

(5) Efter anmodning fra Østrig blev der afholdt møder den 7. maj 2009 og den 18. maj 2009. Til opfølgning af disse møder fremsendtes de supplerende oplysninger, som Kommissionen havde anmodet om, den 22. maj 2009 og den 18. juni 2009.

2. BAGGRUND

2.1. Baggrunden for undersøgelsen

(6) I Austrian Airlines Group (i det følgende benævnt »Austrian Airlines«) indgår tre virksomheder: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, et netorienteret luftfartsselskab etableret i 1957, Tiroler Luftfahrt GesmbH (i det følgende benævnt »Tiroler Luftfahrt«), et regionalt datterselskab etableret i 1978, samt Lauda Air Luftfahrt GmbH (i det følgende benævnt »Lauda Air«), et charterselskab etableret i 1979. Austrian Airlines har hjemsted i Wien og driver luftfart med trafikknudepunkter i Wiens internationale lufthavn og i Innsbruck lufthavn. Austrian Airlines er medlem af Star Alliance.

(7) Den østrigske stat ejer via et statsligt holdingselskab, Österreichische Industrieholding AG (i det følgende benævnt »ÖIAG«), 41,56 % af kapitalandelene i Austrian Airlines. ÖIAG er den største aktionær.

(8) I betragtning af den problematiske — og yderligere forværrede — økonomiske situation, som Austrian Airlines Group i nogle år har befundet sig i (se Kommissionens beslutning af 19. januar 2009 om statsstøtte NN 72/2008, Austrian Airlines — redningsstøtte [3], udstedte den østrigske forbundsregering den 12. august 2008 et privatiseringsmandat, som giver ÖIAG bemyndigelse til at sælge alle dens kapitalandele i Austrian Airlines. Mandatet blev den 29. oktober 2008 forlænget indtil den 31. december 2008.

[1] EUT C 57 af 11.3.2009, s. 8.
[2] Se fodnote 1.
[3] Endnu ikke offentliggjort i EUT.

(9) ÖIAG offentliggjorde den 13. august 2008 bekendtgørelser i den østrigske og den internationale presse ([4]), hvori det opfordrede potentielle investorer til at tilkendegive deres interesse i at overtage ÖIAG's kapitalandele i Austrian Airlines. De interesserede kunne indgive deres interessetilkendegivelse indtil den 24. august 2008. I alt tolv investorer tilkendegav deres interesse.

(10) Den 28. august 2008 blev de potentielle investorer informeret om, at de senest den 12. september 2008 skulle fremlægge en overtagelsesplan. Planen skulle indeholde oplysninger om tilbudsgiveren, et strategisk koncept for Austrian Airlines' fremtid, et forslag til transaktionsstrukturen, oplysninger om den planlagte finansiering samt en række supplerende oplysninger vedrørende kontraktens indhold (tilsagn, garantier). Der blev kun indgivet tre overtagelsesplaner ([5]).

(11) Den 16. september 2008 blev de tre tilbageværende tilbudsgivere opfordret til at afgive deres endelige tilbud uden angivelse af købsprisen senest den 21. oktober 2008 og deres endelige tilbud med angivelse af købsprisen senest den 24. oktober 2008.

(12) Den 21. oktober 2008 fremlagde Deutsche Lufthansa AG (i det følgende benævnt »Lufthansa«) som eneste tilbudsgiver et tilbud, herunder en kontrakt og et strategisk koncept uden prisangivelse, som det var krævet. Den 24. oktober 2008 afgav Lufthansa et bindende tilbud med angivelse af den pris, som selskabet var parat til at betale for ÖIAG's kapitalandele i Austrian Airlines.

(13) Den 24. oktober 2008 afgav S7 ligeledes et tilbud[…] (*) Air France/KLM afgav intet tilbud ([6]).

(14) Transaktionen blev godkendt af Deutsche Lufthansa AG's bestyrelse den 3. december 2008 og af ÖIAG's bestyrelse den 5. december 2008.

(15) Ved afslutningen af privatiseringen afgav Lufthansa således som udvalgt tilbudsgiver et tilbud på ÖIAG's kapitalandele i Austrian Airlines, som blev godkendt af ÖIAG's bestyrelse.

(16) Den transaktion, der blev indgået mellem ÖIAG og Lufthansa, fastsætter følgende:

— Lufthansa betaler ÖIAG en købspris på 366 268,75 EUR.

— ÖIAG modtager et gældsbevis ([7]), der kan medføre et krav på en yderligere betaling på op til 162 mio. EUR.

— ÖIAG betaler via et special purpose vehicle et beløb på 500 mio. EUR, som Lufthansa skal anvende til en kapitalforhøjelse i Austrian Airlines.

(17) I anmeldelsen af foranstaltningen af 21. december 2008, som blev indgivet af hensyn til retssikkerheden, var Republikken Østrig af den opfattelse, at salgstransaktionen ikke var forbundet med tildeling af statsstøtte, da den pris, der skulle betales for Austrian Airlines, svarede til markedsprisen for denne virksomhed.

(18) Under alle omstændigheder udgjorde den pris, som Lufthansa skulle betale for statens andel i Austrian Airlines, derfor ikke statsstøtte, da ethvert alternativt scenario havde været forbundet med højere omkostninger for ÖIAG.

(19) Derudover og uanset ovenstående argumenter anførte de østrigske myndigheder, at de — såfremt Kommissionen ikke ligeledes nåede til den konklusion, at de pågældende foranstaltninger ikke udgjorde statsstøtte — også ville fremlægge en omstruktureringsplan for Austrian Airlines, for at støtten var forenelig med EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

(20) Med hensyn til en redningsstøtte underrettede Republikken Østrig den 19. december 2008 Kommissionen om, at den havde besluttet at yde en redningsstøtte i form af en garanti på 100 % til Austrian Airlines Group for at gøre det muligt for virksomheden at opnå en lånefinansiering på 200 mio. EUR. Redningsstøtten blev godkendt den 19. januar 2009.

(21) Ifølge beslutningen om redningsstøtten ophører redningsstøtten (i form af en statsgaranti for en rammekreditaftale), når Kommissionen i støttemæssig henseende har taget endelig stilling (endelig beslutning) til den salgsprocedure/omstruktureringsplan, som de østrigske myndigheder har fremlagt ([8]).

2.2. **De undersøgte foranstaltninger**

(22) I beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure (i det følgende også omtalt som »beslutningen om at indlede proceduren«) blev der rejst følgende spørgsmål:

— om den salgspris, som blev betalt for den østrigske stats andel i Austrian Airlines, svarer til markedsprisen,

([4]) *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* og *Financial Times* (europæisk udgave).
([5]) Af Air France/KLM, Deutsche Lufthansa og S7 (et russisk luftfartsselskab).
(*) Fortrolig oplysning.
([6]) Med hensyn til Air France/KLM's standpunkt vedrørende privatiseringen, se afsnit 4.4.
([7]) Tre år efter handelens afslutning eller senest efter aflæggelsen af regnskaberne for den periode, der udløber den 31.12.2011, vil ÖIAG modtage en yderligere betaling på op til 162 mio. EUR. Det beløb, der skal betales, beregnes på grundlag af følgende formel, […].
([8]) Se Kommissionens beslutning af 19.1.2009, statsstøtte NN 72/08, Østrig — Austrian Airlines — redningsstøtte, betragtning 71.

— om ÖIAG ved accepten af en negativ pris ([9]) har handlet som en markedsøkonomisk investor, da ethvert alternativt scenario havde været forbundet med højere omkostninger, og

— om denne støtte, såfremt der foreligger statsstøtte, udgør en omstruktureringsstøtte, der er forenelig med fællesmarkedet.

2.2.1. *Markedsprisen for ÖIAG's kapitalandele i Austrian Airlines*

(23) Kommissionen udtrykte tvivl med hensyn til, om den pris, som Lufthansa skulle betale for de erhvervede aktier, svarer til markedsprisen i betragtning af de betingelser, der var forbundet med salget. Det privatiseringsmandat, der var udstedt til ÖIAG, omfattede følgende:

»ÖIAG bemyndiges til at privatisere Austrian Airlines AG, idet der bibeholdes en østrigsk kerneaktionærstruktur på 25 % og 1 aktie. Målet er at

1. bibeholde mærket »Austrian«

2. opretholde hovedkontoret i Østrig

3. opretholde et for etableringsstedet passende rutenet samt tage hensyn til Østrig som erhvervscenter og arbejdssted

4. sørge for den bedst mulige bevarelse af sikre arbejdspladser hos Austrian Airlines og i Wiens lufthavn samt

5. oprette et organ, der skal varetage Østrigs interesser med hensyn til geografisk placering«.

(24) Den pris, der skal betales til den østrigske stat, suppleres af en overskudsklausul, hvorefter den østrigske stat modtager betalinger på grundlag af eventuelle overskud. Kommissionen havde til hensigt at få klarhed over denne mekanisme og værdien heraf.

(25) Ved procedurens indledning udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt salget af Austrian Airlines fandt sted på rimelige betingelser. Kommissionen anførte endvidere, at den ikke kunne afgøre, om de betingelser, der var knyttet til salget, var af en sådan art, at de påvirker den betalte pris.

(26) Med hensyn til den pris, som Lufthansa har betalt, anførte Kommissionen, at den ikke kunne afgøre, om gældsbeviset på 162 mio. EUR kan udgøre en rimelig godtgørelse for den østrigske stat for den lavere pris pr. aktie, som den er parat til at acceptere ved afslutningen af salget, eller om staten ved at acceptere en aktiepris, der ligger betydeligt under den aktiepris, som betales til de andre aktionærer, ikke faktisk yder statsstøtte til Lufthansa og dermed Austrian Airlines.

([9]) Negative priser er nedenfor anført i firkantede parenteser.

(27) Med hensyn til den negative pris, som Lufthansa skulle betale, er det, som det også kom til udtryk i klagen fra Air France/KLM, ikke klart, om alle tilbudsgivere fik samme mulighed for at afgive tilbud på det samme grundlag. Det var heller ikke klart, om alle tilbudsgivere fik tilstrækkelig tid og oplysninger til vurderingen af de aktiver, der skulle sælges. Kommission bemærkede endvidere, at den pris, som Lufthansa skal betale for de aktier, som selskabet vil erhverve fra staten, afviger fra (dvs. er lavere end) den pris, der skal betales til de frie aktionærer.

2.2.2. *ÖIAG handlede som en markedsøkonomisk investor, da ethvert alternativt scenario havde været forbundet med højere omkostninger*

(28) De østrigske myndigheder anførte, at ÖIAG stod over for tre mulige scenarier, som havde været forbundet med højere omkostninger, hvis selskabet ikke havde solgt andelen.

— Likvidation af Austrian Airlines: ÖIAG ville afholde de omkostninger (skønsmæssigt op til […] EUR), som ville være forbundet med en kontrolleret likvidation af Austrian Airlines.

— Insolvenserklæring fra Austrian Airlines: ÖIAG støtter ikke Austrian Airlines, hvilket var resulteret i virksomhedens insolvens. Direkte og indirekte omkostninger, som oversteg nettomkostningerne ved privatiseringen, ville så skulle afholdes af ÖIAG.

— Omstrukturering af Austrian Airlines med bevarelse af selvstændighed (»stand alone-løsning«): ÖIAG finansierer omstruktureringen af Austrian Airlines, for at selskabet kan bevare sin selvstændighed (»stand alone-løsning«).

(29) Ved procedurens indledning udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt den valgmulighed, som staten havde valgt, svarer til den måde, hvorpå en markedsøkonomisk investor ville handle. Den havde ikke tilstrækkelige oplysninger til rådighed, hverken vedrørende de likvidationsomkostninger, som skulle afholdes i tilfælde af virksomhedens opløsning, eller vedrørende de omkostninger og tab, der ville opstå for ÖIAG i tilfælde af insolvens. Den havde heller ikke tilstrækkelige oplysninger til rådighed til at kunne vurdere valgmuligheden i form af bevarelse af selvstændighed.

(30) Kommissionen anførte, at den generelt ikke accepterer, at en aktionær automatisk er forpligtet til at afholde omkostninger, som kan henføres til en virksomheds insolvens eller likvidation. Overvejelserne med hensyn til de sociale og økonomiske konsekvenser af, at ÖIAG ikke støttede Austrian Airlines, syntes at følge af, at ÖIAG er et statsligt holdingselskab. Kommissionen bemærkede endvidere, at de østrigske myndigheders argumentation fortsat er baseret på, at den pris, som den valgte tilbudsgiver har betalt, er den højest mulige pris.

2.2.3. *Den fremlagte plan til omstrukturering af Austrian Airlines*

(31) Da Kommissionen havde konkluderet, at det ikke kunne udelukkes, at der var tale om statsstøtte, skulle den undersøge omstruktureringsplanen på grundlag af de relevante retsregler, dvs. Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([10]) (i det følgende benævnt »rammebestemmelserne fra 2004«) samt Kommissionens meddelelse om anvendelse af EF-traktatens artikel 92 og 93 og EØS-aftalens artikel 61 på statsstøtte i luftfartssektoren ([11]) (i det følgende benævnt »rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994«).

(32) I disse rammebestemmelser anføres forskellige betingelser, hvorpå der kan ydes omstruktureringsstøtte. Ved procedurens indledning udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt betingelser med hensyn til virksomhedens støtteberettigelse, genoprettelse af den langsigtede rentabilitet, støttens størrelse, modydelser og egetbidragets størrelse er opfyldt.

3. ØSTRIGS BEMÆRKNINGER

(33) De østrigske myndigheder indledte deres bemærkninger med baggrundsoplysninger vedrørende privatiseringsprocessen og beskrivelsen heraf. I overensstemmelse med fællesskabsretten havde privatiseringsprocessen været åben og var blevet fuldstændig offentliggjort, og alle tilbudsgivere var blevet behandlet ens i alle faser af processen. Privatiseringen blev ganske vist gennemført inden for en stram tidsplan, men alligevel havde alle tilbudsgivere efter de østrigske myndigheders opfattelse haft tilstrækkelig tid til at indhente alle nødvendige oplysninger og havde været i stand til at udarbejde et endeligt tilbud på grundlag af disse oplysninger.

3.1. **Betingelser stillet i forbindelse med privatiseringen**

(34) Med hensyn til de betingelser, der var fastsat i privatiseringsmandatet, sondrede de østrigske myndigheder mellem »best effort-mål«

i) opretholdelse af et for Østrig passende rutenet og

ii) bedst mulig bevarelse af arbejdspladser

og »bindende mål«

iii) bibeholdelse af mærket Austrian

iv) opretholdelse af hovedkontoret i Østrig

v) oprettelse af et organ, der skal varetage Østrigs interesser med hensyn til geografisk placering

vi) bibeholdelse af en østrigsk kerneaktionærstruktur på 25 % og 1 aktie.

(35) De østrigske myndigheder har endvidere anført, at ingen af tilbudsgiverne på noget tidspunkt har bestridt, at disse mål kunne gennemføres, eller fremført, at disse udgjorde »betingelser«, som indvirker på købsprisen.

(36) I sin beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure anførte Kommissionen i overensstemmelse med sin beslutningspraksis ([12]), at det med hensyn til målene i) »opretholdelse af et for Østrig passende rutenet« og iii) »bibeholdelse af mærket Austrian« kan konkluderes, at disse betingelser ikke har negative indvirkninger på købsprisen.

3.1.1. *Bedst mulig bevarelse af arbejdspladser*

(37) De østrigske myndigheder har anført, at denne betingelse ikke skulle give anledning til problemer. De kontraktdokumenter, som ÖIAG havde forelagt for tilbudsgiverne, indeholdt ingen forpligtelser i denne henseende. De bemærker, at Kommissionen i sin beslutningspraksis har anført, at ikke-diskriminerende betingelser, hvorved køberne opfordres til at bevare arbejdspladser, kan godkendes ([13]). Enhver indvirkning på købsprisen er udelukket, da der i den forbindelse kun var tale om en ikke-diskriminerende retligt ikke-bindende »best effort«-klausul ([14]).

3.1.2. *Opretholdelse af hovedkontoret i Østrig*

(38) Et mål, der er fastsat i privatiseringsmandatet, er opretholdelsen af Austrian Airlines' hovedkontor i Østrig. De østrigske myndigheder har anført, at det er en betingelse for at få en licens, at det vedtægtsmæssige hjemsted er beliggende i den medlemsstat, hvor licensen blev tildelt ([15]). Såfremt Austrian Airlines' hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted blev flyttet til et sted uden for Østrig, ville dette resultere i, at selskabet mistede licensen. Efter de fællesskabsretlige bestemmelser (forordning (EF) nr. 1008/2008) og østrigsk ret (Luftfahrtgesetz — luftfartsloven) ville Austrian Airlines derfor ikke længere være i stand til at videreføre flyveoperationerne ([16]).

([10]) EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.
([11]) EFT C 350 af 10.12.1994, s. 5.
([12]) Kommissionens beslutning af 17.9.2008, statsstøtte N 321/08, N 322/08 og N 323/08, Grækenland — Salg af nogle af Olympic Airlines'/Olympic Airways Services' aktiver, endnu ikke offentliggjort i EUT, betragtning 59, 184 og 185, og Kommissionens beslutning af 12.11.2008, om statsstøtte N 510/08, Italien — Alitalia, EUT C 46 af 25.2.2009, s. 6, betragtning 29, 123 og 124.
([13]) Kommissionens beslutning 2000/628/EF af 11.4.2000, om statsstøtten givet af Italien til Centrale del Latte di Roma, EFT L 265 af 19.10.2000, s. 15, betragtning 91; Kommissionens beslutning 2001/798/EF af 13.12.2000, om statsstøttet fra Tyskland til SKET Walzwerktechnik GmbH (statstøtte C 70/97 (ex NN 123/97)), EFT L 301 af 17.11.2001, s. 37.
([14]) Kommissionens beslutning 2008/767/EF af 2.4.2008, om statsstøtte C 41/07, (ex NN 49/07) fra Rumænien til Tractorul, EUT L 263 af 2.10.2008, s. 5, betragtning 44.
([15]) Artikel 4, litra a), sammenholdt med artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning), EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.
([16]) Kommissionens beslutning af 12.11.2008, statsstøtte N 510/08, Italien — Alitalia, EUT C 46 af 25.2.2009, s. 6, betragtning 125.

(39) Det er også nødvendigt at opretholde hovedkontoret i Østrig i forbindelse med bilaterale luftfartsaftaler, idet aftalernes gyldighed er betinget af en gyldig licens. For at videreføre Austrian Airlines' aktiviteter er det derfor nødvendigt at lade Austrian Airlines' hovedkontor forblive i Østrig.

(40) De østrigske myndigheder har anført, at der i forbindelse med tidligere fusioner i lufttransportsektoren — SWISS/Sabena og Air France/KLM — blev valgt lignende modeller for at opnå en licens. Modellen er derfor en struktur, der er kendt og accepteret i denne branche. I betragtning af lovrammerne har ingen af tilbudsgiverne i forbindelse med Austrian Airlines sat spørgsmålstegn ved den omstændighed, at hovedkontoret skal bibeholdes i Østrig, således at der derfor er taget højde for denne omstændighed i overtagelsesplanerne, og det ikke har indvirket på købsprisen.

3.1.3. *Bibeholdelse af en østrigsk kerneaktionærstruktur på 25 % og 1 aktie*

(41) De østrigske myndigheder har bemærket, at denne betingelse er baseret på kravene i bilaterale luftfartsaftaler i henhold til østrigsk ret.

(42) Opretholdelsen af start-, landings- og ruterettigheder i henhold til bilaterale luftfartsaftaler er i mange tilfælde betinget af, at der udøves betydelige ejendomsrettigheder, og at personer af en bestemt nationalitet har den faktiske kontrol. I forbindelse med et luftfartsselskab, der er registreret i Østrig, betyder betydelig ejendomsret, at østrigske statsborgere eller østrigske virksomheder skal eje aktiemajoriteten i luftfartsselskabet, for at de bilaterale luftfartsaftaler fortsat gælder. Foreligger der ikke længere en østrigsk aktiemajoritet, kan tredjelandet inddrage start-, landings- og ruterettighederne.

(43) I henhold til § 9, stk. 2, i lov om ÖIAG (ÖIAG-Gesetz) skal ÖIAG inden for rammerne af sin forvaltning af kapitalandele opretholde enhver indflydelse, som gør det muligt for selskabet enten på grundlag af en ejerandel på 25 % og 1 aktie i den stemmeberettigede aktiekapital eller på grundlag af rettigheder eller aftaler med tredjeparter at være med til at træffe generalforsamlingsbeslutninger, som i henhold til aktieloven kræver et flertal på mindst tre fjerdedele.

(44) På grundlag af privatiseringsmandatet stod ÖIAG over for valget mellem enten at reducere sin ejerandel i Austrian Airlines til 25 % og 1 aktie eller fra tilbudsgiverne acceptere en transaktionsstruktur, som garanterer en østrigsk kerneaktionærstruktur på 25 % og 1 aktie. I de drøftelser, der fandt sted med tilbudsgiverne, blev de derfor opfordret til at foreslå sådanne transaktionsstrukturer. Ingen af tilbudsgiverne har fremsat principielle indvendinger mod strukturen.

(45) Ikke-østrigeres overtagelse af Austrian Airlines ville ifølge Østrig føre til ophævelse af visse bilaterale aftaler og dermed tab af start- og landingsrettigheder samt trafikrettigheder til Austrian Airlines' ruter, der er fastsat i disse internationale aftaler. På grundlag af Austrian Airlines' forretningsmodel, som er baseret på ruter til tredjelande i Central- og Østeuropa, lande i Mellemøsten og Centralasien, er sådanne bilaterale aftaler af væsentlig økonomisk betydning.

(46) Da ÖIAG's samlede ejerandel imidlertid skulle sælges ifølge privatiseringsmandatet, har ÖIAG kun kunnet sælge sine andele i Austrian Airlines på grundlag af den transaktionsstruktur, som alle tilbudsgivere havde foreslået (en privat fond registreret i Østrig), og samtidig opnå de pågældende værdifulde trafikrettigheder for luftfartsselskabet og gennemføre den fuldstændige privatisering. Efter de østrigske myndigheders opfattelse var betingelsen om en østrigsk kerneaktionærstruktur uomgængelig nødvendig for at opretholde væsentlige rettigheder og har ingen indvirkninger på den opnåede pris. Den løsning, der er valgt til at løse dette problem, er lige så omkostningsneutral.

3.1.4. *Oprettelse af et organ, der skal varetage Østrigs interesser med hensyn til geografisk placering*

(47) De østrigske myndigheder har anført, at et sådant organ, som ikke deltager i Austrian Airlines' beslutningsproces, er et organ, der almindeligvis findes i branchen, og som Kommissionen aldrig har rejst indsigelser over for i lignende tilfælde ([17]). Dette kan ikke indvirke på købsprisen, da det pågældende organ kun har rådgivende karakter og ikke har nogen retlig eller faktisk indflydelse på virksomheden. Organet råder navnlig ikke over veto- eller medbestemmelsesrettigheder. Endvidere har ingen af tilbudsgiverne under privatiseringsprocessen betegnet kravet om et sådant organ som problematisk.

3.2. **Købsprisen svarer til markedsprisen**

(48) Efter Østrigs opfattelse er købsprisen resultatet af den privatiseringsproces, der blev gennemført i overensstemmelse med kravene i henhold til Kommissionens XXIII. konkurrenceberetning ([18]) samt rammebestemmelserne fra 1994. ÖIAG's ejerandel i Austrian Airlines var blevet solgt til den højstbydende ved afslutningen af en udbudsprocedure.

(49) De østrigske myndigheder har anført, at der i den aktuelle økonomiske situation kun kunne opnås en negativ købspris.

([17]) Inden for rammerne af den fond, der blev oprettet i forbindelse med fusionen mellem Swissair og Sabena (Kommissionens beslutning 95/404/EF), blev der nedsat en bestyrelse (Verwaltungsrat), som fik tillagt operative beføjelser.

([18]) Se *XXIII. Beretning om Konkurrencepolitikken* 1993 (ISBN 92-826-8372-9), nr. 402 og 403.

(50) Foruden de aktier, der skulle erhverves fra staten, ønskede Lufthansa også at erhverve de spredte aktier for at få kontrol med hele virksomheden. Prisen for de spredte aktier i forbindelse med et sådant overtagelsestilbud fastsættes i henhold til den østrigske overtagelseslov (Übernahmegesetz).

(51) Efter de østrigske myndigheders opfattelse skal vurderingen af statens kapitalandele ses i lyset af transaktionens samlede købspris, som følger af den købspris, som ÖIAG har opnået i forbindelse med udbuddet, og omkostningerne ved overtagelsen af de spredte aktier i henhold til lovgivningen. I henhold til den østrigske overtagelseslov skal overtagelsesprisen mindst svare til den gennemsnitlige, efter de relevante omsætninger vægtede, børskurs for den pågældende aktie gennem de seneste seks måneder inden den dag, hvor hensigten om at afgive et tilbud blev bekendtgjort ([19]). Den overtagelsespris, som Lufthansa har tilbudt for de spredte aktier, udgør 4,49 EUR og opfylder derfor kravene i den østrigske overtagelseslov.

(52) Efter de østrigske myndigheders opfattelse er overtagelsesprisen i overtagelsestilbuddet fordrejet og afspejler ikke Austrian Airlines' sande økonomiske værdi, men følger af bestemmelserne i overtagelsesloven ([20]). Dette fremgår af Austrian Airlines-aktiernes kursudvikling siden begyndelsen af 2008. Inden udstedelsen af privatiseringsmandatet den 12. august 2008 lå aktiekursen under 3,00 EUR og steg først i begyndelsen af september til over 7,00 EUR. Derefter er kursen på Austrian Airlines-aktien igen faldet stærkt og har nu i flere uger ligget langt under Lufthansas overtagelsespris på 4,49 EUR pr. aktie. Disse stærke kurssvingninger på Austrian Airlines-aktien er resultatet af spekulation og står på ingen måde i forbindelse med virksomhedens faktiske værdi.

(53) En yderligere grund til, at Lufthansa var nødt til at give de frie aktionærer et attraktivt tilbud, var den omstændighed, at Lufthansa havde til hensigt at opnå absolut kontrol over Austrian Airlines. Lufthansa agtede at overtage 90 % af Austrian Airlines, da der ville være mulighed for »squeeze out« og dermed at overtage hele kapitalen i selskabet, hvis denne tærskel blev nået. Som eneaktionær var det lettere at gennemføre Lufthansas planer, da beslutningstagningen blev gjort lettere. Desuden ville alle fordelene ved de planlagte investeringer komme Lufthansa til gode.

([19]) § 26, stk. 1, i den østrigske overtagelseslov.

([20]) En undtagelse fra det fastsatte overtagelsestilbud havde ikke været acceptabel, da dette kun betyder, at det på det pågældende tidspunkt ikke er nødvendigt at fremlægge et fastsat tilbud, men at et sådant tilbud skulle have været fremlagt på et senere tidspunkt for overtagelsen af mindst 90 % af Austrian Airlines. En nedsættelse af overtagelsesprisen havde gjort det vanskeligere for Lufthansa at overtage Austrian Airlines, da den nedsatte overtagelsespris havde været væsentligt lavere end prisen på børsen, og aktionærerne kun i mindre omfang havde accepteret overtagelsestilbuddet.

(54) De østrigske myndigheder har bemærket, at et salg til en negativ købspris kan godkendes i henhold til fællesskabsretten. Kommissionen har i flere beslutninger ([21]) bekræftet, at en »symbolsk« eller »negativ« købspris, som er resultatet af en privatiseringsproces, der opfylder kravene i den XXIII. konkurrenceberetning eller er baseret på en vurdering, ikke skal betragtes som statsstøtte.

(55) Efter de østrigske myndigheders opfattelse er den pris, som Lufthansa har tilbudt, den højeste markedspris, der kunne opnås. Det skal også tages i betragtning, at både Lufthansa og Austrian Airlines er medlem af Star Alliance. Tilbudsgivere, der ikke indgår i Star Alliance (Air France/KLM og S7), skulle derfor have medtaget de yderligere omkostninger ved et allianceskift i deres tilbud. De østrigske myndigheder har anført, at disse omkostninger kunne udgøre […] EUR.

(56) De østrigske myndigheder har endvidere anført, at det (ganske vist ikke-bindende) tilbud, som S7 havde afgivet, indeholdt en […] pris, og myndighederne har understreget, at tilbuddet fra en konkurrent ifølge Kommissionens beslutningspraksis ([22]) er en god indikator for beregningen af en virksomheds markedsværdi.

(57) Med hensyn til gældsbeviset har myndighederne forklaret, at den maksimale betaling på grundlag af gældsbeviset udgør 164,1 mio. EUR og […] ([23]).

3.3. **ÖIAG har handlet som en markedsøkonomisk investor**

(58) Efter de østrigske myndigheders opfattelse var ÖIAG's beslutning om at sælge Austrian Airlines til en negativ købspris også blevet truffet af en privat investor ([24]), som lader sig lede af mere langsigtede rentabilitetsudsigter, da

([21]) Kommissionens beslutning af 2002/631/EF af 7.5.2002, om statsstøtte fra Tyskland til RAG AG in forbindelse med privatiseringen af Saarbergwerke AG, EFT L 203 af 1.8.2002, s. 52, betragtning 60; Kommissionens beslutning 2002/7007EF af 3.7.2001 om statsstøtten og den planlagte statsstøtte fra Spanien til Babcock Wilcox Espanã SA, EFT L 67 af 9.3.2002, s. 50, betragtning 61.

([22]) Kommissionens beslutning 2008/366/EF af 30.1.2008, om statsstøtte C 35/2006, (ex NN 37/06) fra Sverige til Konsum Jämtland Ekonomisk Förening, EUT L 126 af 14.5.2008, s. 3, betragtning 50 og 58.

([23]) […]

([24]) Se Domstolens dom af 21.3.1991, sag C-305/89, *Italien* mod *Kommissionen* (»Alfa Romeo«), Sml. 1991 I, s. 1603; Domstolens dom af 14.9.1994, forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, *Spanien* mod *Kommissionen* (»Hytasa«), Sml. 1994 I, s. 4103.

den negative købspris var forbundet med betydeligt lavere omkostninger end alternative scenarier. Austrian Airlines' insolvens havde medført betydelige forringelser af værdien af andre af Republikken Østrigs kapitalinteresser. Desuden skulle ÖIAG have afholdt omkostningerne ved en socialplan. De andre mulige alternative scenarier, dvs. en kontrolleret afvikling af Austrian Airlines eller en videreførelse med bevarelse af selvstændighed, havde ligeledes været forbundet med omkostninger, der var højere end den negative købspris.

3.3.1. *Omkostninger i forbindelse med Austrian Airlines' insolvens*

(59) Efter de østrigske myndigheders opfattelse havde omkostningerne for ÖIAG i forbindelse med Austrian Airlines' insolvens været væsentligt højere end den negative købspris. Insolvensen kunne således have medført en massiv værdiforringelse af andre af statens ejerandele. De østrigske myndigheder har anført en af Merrill Lynch foretaget analyse, hvorefter Austrian Airlines' insolvens kunne have medført en nedsættelse af andre statsejede »søsterselskabers« kreditværdighed, hvilket ville være resulteret i højere refinansieringsomkostninger og aktiekurstab. Den nedsættelse af kreditværdigheden, der kunne forventes, påvirker »søsterselskaberne« til trods for, at ÖIAG kun har en minoritetsinteresse i Austrian Airlines ([25]).

(60) Sådanne aktiekurstab var ikke et resultat af retlige eller frivilligt overtagne forpligtelser, men direkte virkninger af Austrian Airlines' insolvens. De østrigske myndigheder er derfor af den opfattelse, at også en privat investor ville stille kapital til rådighed for et datterselskab, når omfanget af de kurstab, der kunne forventes, oversteg de omkostninger, der ville opstå med henblik på at forhindre datterselskabets insolvens.

(61) Ifølge den af Merrill Lynch foretagne analyse kunne værdiforringelserne i forbindelse med alene ÖIAG's kapitalinteresser (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) udgøre ca. […] EUR. […] I betragtning heraf er det sandsynligt, at de samlede aktiekurstab, der ville opstå for den retmæssige ejer, Republikken Østrig, (på […] EUR) langt oversteg den negative købspris.

(62) Ifølge de østrigske myndigheder understregede kreditvurderingsbureauerne, at datterselskabernes kreditværdighed fik fordel af deres private moderselskabs ejerstøtte. Det eksempel, som de har anført, er forøgelsen af Hypovereinsbanks kreditværdighed med tre trin, hvilket afspejler UniCredits fuldstændige ejerskab. Desuden har de anført andre eksempler, hvor en nedsættelse af moderselskabets kreditværdighed medførte en tilsvarende nedsættelse for datterselskaber (se nedenstående tabel).

Tabel 1:

Eksempler på en nedsættelse af et datterselskabs kreditværdighed efter en nedsættelse af moderselskabets kreditværdighed

Moderselskab	Datterselskab	Dato	Nedsættelse af kreditværdigheden (Standard & Poor's)	
			Moderselskab	Datterselskab
Postbank	BHW Bausparkasse	22. juni 2007	Fra A til A–	fra A– til BBB+
Post	Postbank	22. juni 2007	Fra A til A–	fra A til A–
UniCredit	Bank Austria	18. marts 2009	Fra A+ til A	fra A+ til A
UniCredit	Hypovereinsbank	18. marts 2009	Fra A+ til A	fra A+ til A

(63) […]

(64) Da ÖIAG og dets tilknyttede selskaber — dvs. Telekom Austria AG, Österreichische Post AG og OMV AG — er velkendte i Østrig, ville enhver påvirkning af arbejdsfreden og mærkeimaget have vidtrækkende konsekvenser. En privat investor i ÖIAG's situation ville derfor i tilfælde af Austrian Airlines' insolvens dække omkostningerne ved socialplanen, også selv om den pågældende ikke var retligt forpligtet til at gøre det.

(65) Efter de østrigske myndigheders opfattelse svarer omkostningerne ved en hypotetisk socialplan til det beløb, der ville opstå i denne henseende i forbindelse med en likvidation. Derfor ville medarbejderne generelt ikke være dårligere stillet end i tilfælde af en velordnet likvidation med en socialplan.

(66) De østrigske myndigheder har anslået disse frivillige sociale omkostninger til at udgøre […] EUR for Austrian Airlines Group (Austrian Airlines […] EUR og Tyrolean […] EUR) efter fradrag af betalingerne fra den østrigske lønmodtagergarantifond (Insolvenz-Entgelt-Fonds) (se nedenstående tabel).

([25]) I den af Merrill Lynch foretagne analyse henføres der kun værdiforringelser til ÖIAG og Republikken Østrig i et omfang svarende til deres kapitalandele.

Tabel 2:

Forpligtelser over for medarbejdere, som skal dækkes af ÖIAG i tilfælde af Austrian Airlines Groups insolvens

(mio. EUR)

Forpligtelser over for medarbejdere i tilfælde af Austrian Airlines Groups insolvens	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Austrian Airlines Group
Godtgørelser i henhold til lovbestemmelser og kollektive overenskomster	(…)	(…)	(…)
Pensioner	(…)	(…)	(…)
Godtgørelse for årlig ferie	(…)	(…)	(…)
Øvrige omkostninger med hensyn til medarbejdere	(…)	(…)	(…)
Socialplan	(…)	(…)	(…)
Pensionsrettigheder	(…)	(…)	(…)
Samlede forpligtelser over for medarbejdere	(…)	(…)	(…)
Betalinger fra den østrigske lønmodtagergarantifond	(…)	(…)	(…)
Samlede forpligtelser, som skal dækkes af ÖIAG	(…)	(…)	(…)

3.3.2. *Omkostningerne ved en kontrolleret afvikling af Austrian Airlines*

(67) I den forbindelse har de østrigske myndigheder anslået de samlede omkostninger ved en likvidation til at udgøre […] EUR, hvoraf ca. […] EUR (skøn på grundlag af de gennemsnitlige forpligtelser over for medarbejderne) vedrører socialplanen for tidligere medarbejdere. Andre omkostninger kunne henføres til ophævelsen af aftaler, hvoraf […] vedrører […]. Aftaler med hensyn til […] måtte ligeledes ophæves før tiden.

3.3.3. *Omkostninger, som skal dækkes af ÖIAG ved en omstrukturering med bevarelse af selvstændighed*

(68) I tilfælde af, at Austrian Airlines skulle drives videre selvstændigt, kunne virksomheden efter den østrigske regerings opfattelse i 2009 forvente et […] driftsresultat, hovedsagelig på grund af den stærkt faldende efterspørgsel som følge af den økonomiske krise.

(69) Virksomhedens umiddelbare problem ville være den manglende likviditet; foruden likviditetsreserver på mindst […] EUR til at afhjælpe […] behøver Austrian Airlines yderligere likviditet til omstruktureringsforanstaltninger samt til […]. Det skal bemærkes i den forbindelse, at den likviditet, som Austrian Airlines havde stillet til rådighed i slutningen af 2008, kun bevægede sig inden for […].

(70) Stand alone-løsningen var baseret på en […], hvor kun to eller tre destinationer ville blive bibeholdt. På grundlag heraf ville […]. Dette ville medføre engangsafskrivninger på […]. Desuden ville antallet af ansatte blive reduceret med […] fuldtidsstillinger. Engangsomkostningerne ved socialplanen blev anslået til […] EUR.

(71) Resultatet er et omsætningstab på ca. […] EUR i 2009, som ville indvirke negativt på cash flow. Efter de østrigske myndigheders opfattelse ville stand alone-løsningen i perioden 2009-2011 medføre en likviditetsmangel på […] EUR ([26]).

3.3.4. *Konklusion*

(72) For de østrigske myndigheder var salget af ejerandelen i Austrian Airlines til en negativ købspris det billigste alternativ. Da de østrigske myndigheder valgte det billigste alternativ, handlede de som en privat markedsøkonomisk investor.

3.4. **Planen til omstrukturering af Austrian Airlines**

3.4.1. *Austrian Airlines er en kriseramt virksomhed*

(73) Efter de østrigske myndigheders opfattelse er Austrian Airlines en kriseramt virksomhed som omhandlet i rammebestemmelserne fra 2004, da selskabet var blevet insolvent, hvis der ikke var ydet redningsstøtte i slutningen af december 2008. Redningsstøtten sikrede Austrian Airlines' levedygtighed i de efterfølgende seks måneder. For imidlertid at sikre virksomhedens levedygtighed på lang sigt og en bæredygtig omorganisering af virksomheden er dennes omstrukturering uomgængelig nødvendig. Såfremt omstruktureringsplanen ikke blev godkendt, risikerede Austrian Airlines umiddelbart at blive insolvent.

([26]) Denne omfatter […].

(74) De østrigske myndigheder har endvidere anført, at Austrian Airlines er en uafhængig virksomhed, hvis vanskeligheder skyldtes virksomheden selv og lufttransportsektorens særlige situation. Ifølge regeringens beslutninger med hensyn til tilskuddet og de aftaler, der var indgået mellem ÖIAG og Lufthansa, skulle tilskuddet komme Austrian Airlines og ikke Lufthansa til gode. Derfor blev tilskuddet ydet til Austrian Airlines. I tilfælde af overtagelse af Austrian Airlines var Lufthansa i støttemæssig henseende ikke modtager af statsstøtten.

(75) De har endvidere anført, at Austrian Airlines ikke indgik i Lufthansa-koncernen indtil afslutningen af salget, således at punkt 13 i rammebestemmelserne fra 2004 ikke fandt anvendelse. Der rejser sig derfor ikke det spørgsmål, om Lufthansa kunne have saneret Austrian Airlines finansielt med egne midler. Der kan heller ikke antages at foreligge et koncernforhold mellem Lufthansa og Austrian Airlines, som f.eks. var baseret på det eksisterende samarbejde inden for Star Alliance. I Star Alliance samarbejdede 24 luftfartsselskaber, og der var ikke tale om noget koncernforhold.

(76) Efter de østrigske myndigheders opfattelse ville transaktionen ikke medføre en mærkbar begrænsning af konkurrencen. Dette skyldtes hovedsagelig den omstændighed, at Lufthansa og Austrian Airlines allerede havde et betydeligt samarbejde. Foruden samarbejdet i Star Alliance blev trafikken mellem Tyskland og Østrig drevet som joint venture, hvor der blev tilstræbt en optimering af disse ruter, og omkostninger og indtægter ligeledes blev delt.

3.4.2. *Omkostningsbesparelser og synergier på grundlag af omstruktureringsplanen*

(77) Selv om Lufthansa og Austrian Airlines allerede samarbejdede inden for Star Alliance og drev et joint venture, kunne der efter de østrigske myndigheders opfattelse opnås yderligere omkostningsnedsættelser og en vækst i omsætningen. Dette skyldes, at integrationen af virksomheder i lufttransportsektoren i forbindelse med en kapitalinteresse er betydelig stærkere både i økonomisk og selskabsretlig henseende, hvilket medfører betydeligt større omkostningsbesparelser end i partnerskaber uden en kapitalinteresse, som er begrænset til en koordinering af visse forretningsmæssige aspekter eller til joint venture-aktiviteter. Myndighederne har henvist til ekspertundersøgelser, hvorefter der blev opnået omkostningsbesparelser på ca. 1,9 % i forbindelse med rent koordinerende partnerskaber, mens fælles aktiviteter resulterede i besparelser på ca. 5,6 % af de samlede omkostninger. Et samarbejde, der blev støttet af en kapitalinteresse, medførte derimod omkostningsbesparelser på ca. 11,4 % ([27]).

(78) Lufthansas overtagelse af Austrian Airlines vil også muliggøre omkostningsbesparelser gennem […]. Andre væsentlige omkostningsbesparelser vil fremkomme på grundlag af besparelsespotentialer […].

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

(79) De omkostningssynergier, der kunne opnås ved siden af det allerede eksisterende samarbejde, blev af Lufthansa anslået til ca. […] EUR årligt. Hertil kom indtjeningssynergier på ca. […] EUR årligt, som navnlig ville følge af […]. I alt udgjorde de yderligere synergier ca. […] EUR årligt.

3.4.3. *Støttens proportionalitet*

(80) Efter de østrigske myndigheders opfattelse udgør beløbet på 500 mio. EUR det minimum, der er nødvendigt til at genoprette Austrian Airlines' langsigtede rentabilitet. Uden det tilskud, der anvendes til at nedbringe Austrian Airlines' forpligtelser, er […].

3.4.4. *Kompenserende modydelser*

(81) Efter de østrigske myndigheders opfattelse er der ikke behov for modydelser som omhandlet i rammebestemmelserne for rednings- og omstruktureringsstøtte. De østrigske myndigheder har i den forbindelse henvist til punkt 38, nr. 3, i rammebestemmelserne fra 1994, hvorefter kapacitetsnedskæringer skal indgå i et omstruktureringsprogram, hvis genetablering af finansiel levedygtighed og/eller markedsforholdene kræver dette. Da rammebestemmelserne fra 1994 er en *lex specialis* med hensyn til lufttransportsektoren, bør de gå forud for kravene i rammebestemmelserne fra 2004. I den foreliggende sag har de østrigske myndigheder anført, at hverken genetablering af finansiel levedygtighed eller markedsforholdene kræver modydelser, som går videre end de foranstaltninger, der allerede er planlagt som led i omstruktureringen.

(82) Under alle omstændigheder udgjorde de kapacitetsnedskæringer, som blev indført i forbindelse med det i 2006 iværksatte »Go4Profit«-program, allerede en betydelig modydelse. Desuden omfattede omstruktureringsplanen yderligere foranstaltninger, som udgjorde betydelige modydelser, som anført ved procedurens indledning. De østrigske myndigheder er af den opfattelse, at de modydelser, som Austrian Airlines allerede har gennemført, såvel som de modydelser, der er planlagt i fremtiden, udgør en samlet pakke, som ligger i den øvre ende af det, som Kommissionen tidligere har krævet i forbindelse med andre omstruktureringer. Dette er navnlig tilfældet på baggrund af, at Austrian Airlines er et mellemstort luftfartsselskab, og modydelserne i henhold til punkt 40 i rammebestemmelserne fra 2004 skal stå i et rimeligt forhold til virksomhedens størrelse.

3.4.5. *Eget bidrag*

(83) De østrigske myndigheder har i den forbindelse bemærket, at Austrian Airlines' omstruktureringsomkostninger (uden redningsstøtten på 200 mio. EUR, som skal tilbagebetales efter gennemførelsen af overtagelsen) udgjorde ca. […] EUR; de er sammenfattet i nedenstående tabel.

Tabel 3:

Austrian Airlines' omstruktureringsomkostninger ifølge de østrigske myndigheder

Foranstaltning	Omstruktureringsom-kostninger (mio. EUR)	Eget bidrag (mio. EUR)	Bidrag fra Republikken Østrig
a) Finansiel omstrukturering	(…)	(…)	(…)
b) Austrian Airlines' »Go4Profit«-program	(…)	(…)	(…)
c) Omkostninger til opnåelse af synergier	(…)	(…)	(…)
d) Rådgivnings- og transaktionsomkostninger	(…)	(…)	(…)
e) Højere refinansierings-omkostninger på grund af finanskrisen	(…)	(…)	(…)
Samlet beløb	(…)	(…) (egetbidragets størrelse: 55,5 %)	(…)

(84) Austrian Airlines' gæld ([…] EUR i 2008) lå væsentligt over Lufthansas […]. Omkostningerne hertil blev anslået til […] EUR.

(85) Hertil kom yderligere omkostninger til omstruktureringsforanstaltninger på […] EUR for at opnå de årlige synergieffekter, der var fastsat i omstruktureringsplanen. Det bemærkes, at omkostningerne i forbindelse med »Go4Profit«-programmet på […] EUR for de omstruktureringsforanstaltninger, som Austrian Airlines allerede havde truffet tidligere, ligeledes skulle medregnes, da dette var en igangværende proces.

(86) Hertil skulle lægges transaktionsomkostninger på […] EUR og højere refinansieringsomkostninger på grund af finanskrisen på […] EUR.

4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

4.1. Austrian Airlines

(87) Bemærkningerne fra Austrian Airlines blev fremsendt ved brev af 13. april 2009 og svarer fuldstændig til bemærkningerne fra de østrigske myndigheder.

(88) Med hensyn til den frivillige betaling af de sociale omkostninger i tilfælde af insolvens har Austrian Airlines understreget, at sådanne betalinger fra hovedaktionæren kan være nødvendige af imagegrunde og for at undgå social ufred og uro på arbejdspladsen i »søsterselskaber«. Austrian Airlines har også forklaret, at en specifik form for partnerskab mellem arbejdsgivere og arbejdstagerrepræsentanter er kendetegnende for Østrig. Dette partnerskab forpligter en arbejdsgiver til at finansiere socialplaner og frivilligt afholde yderligere sociale omkostninger, selv i situationer, hvor arbejdsgiveren ikke er retligt forpligtet hertil. Austrian Airlines har endvidere anført, at de anslåede omkostninger ved socialplanen på […] EUR for 7 914 medarbejdere lå under sammenlignelige omkostninger. I forbindelse med Austria Tabak udgjorde omkostningerne i 2005 således […] EUR pr. medarbejder og i 2009 endog […] EUR pr. medarbejder. Austrian Airlines har derudover anført eksempler på omkostninger i forbindelse med socialplaner, der er afholdt frivilligt i forbindelse med lukning/likvidation af datterselskaber og/eller produktionsanlæg i Østrig.

Tabel 4:

Eksempler på omkostninger i forbindelse med socialplaner, der er afholdt frivilligt i forbindelse med lukning/likvidation af datterselskaber og/eller produktionsanlæg i Østrig

Virksomhed	År	Medarbejdere	Afholdte sociale omkostninger	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	fra 1995	150	Socialplan	(…)
Semperit Reifen GmbH	1997–2002	1 000	Beskæftigelsesfond og socialplan	(…)
Philips, lukning af fabrikken i Lebring	1999–2000	200–300	Socialplan	(…)
Elektra Bregenz	2003	234	Godtgørelser og socialplan	(…)
Legrand Austria	2003–2004	150	Socialplan	(…)
Verbund, lukning af kraftværket Voitsberg IV	2004	220	Beskæftigelsesfond og yderligere godtgørelser	(…)
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–2005	55	Socialplan	(…)
Austria Tabak	2005	220	Godtgørelser og beskæftigelsesfond	(…)
Austria Tabak	2009	269	Godtgørelser og beskæftigelsesfond	(…)
Thonet-Wien, lukning af fabrikken i Friedberg	2006	25	Yderligere godtgørelser	(…)
AT & S	2007	35	Socialplan	(…)

(89) Da private holdingselskaber frivilligt afholdt sociale omkostninger af et vist omfang, når de lukkede aktivitetsområder eller fabrikker, er Austrian Airlines af den opfattelse, at ÖIAG i tilfælde af insolvens frivilligt skulle afholde sociale omkostninger af et omfang, som svarede til de sociale omkostninger ved en struktureret likvidation.

Tabel 5:

Austrian Airlines AG's anslåede gennemsnitlige sociale omkostninger (uden Tyrolean)

(mio. EUR)

	Sociale omkostninger	
	Minimumsbeløb	Maksimumsbeløb
Godtgørelser	(…)	(…)
Godtgørelse for årlig ferie	(…)	(…)
Pensionssystem	(…)	(…)
Socialplan	(…)	(…)
I alt	(…)	(…)

(90) Austrian Airlines har forklaret, at godtgørelserne ([…] EUR) i forbindelse med de retlige og overenskomstmæssige forpligtelser til og med 30. juni 2009 udgjorde skønsmæssigt […] EUR for medarbejdere uden for Østrig. Den store forskel mellem minimumsbeløbet ([…] EUR) og maksimumsbeløbet ([…] EUR) i forbindelse med de sociale omkostninger, der er afholdt inden for pensionssystemet, kan henføres til […]. Det laveste skøn på […] EUR for pensionsomkostningerne er baseret på den antagelse, at […] skulle finansieres. Det højeste skøn på […] EUR vedrører det (ikke usandsynlige) tilfælde, at medarbejderne gjorde […] gældende.

(91) Selv om Austrian Airlines har erkendt, at de anslåede sociale omkostninger ligger i den […] ende af den sædvanlige godtgørelse i forbindelse med socialplaner i Østrig, har selskabet anført, at der forelå faktorer, som begrundede dette beløb. For det første har Austrian Airlines' personale en lang anciennitet i virksomheden, i gennemsnit […] år for piloter og […] år for funktionærer og teknisk personale samt kabinepersonale. For det andet ville alle godtgørelser i forbindelse med en socialplan for denne virksomhed være påvirket af piloters og andre medarbejderes […] gennemsnitslønninger i forhold til arbejdstagere fra andre sektorer. Austrian Airlines' cockpitpersonale har en gennemsnitlig månedsløn på […] EUR (2009), mens lønnen for funktionærer og teknisk personale samt kabinepersonale ligger på mellem […] og […] EUR om måneden. Derudover ser Austrian Airlines sig som en af nøglevirksomhederne i Østrig, hvis insolvens ville være forbundet med stor medieopmærksomhed.

(92) I forbindelse med likvidationsscenariet ville Austrian Airlines forvente likvidationsomkostninger på mellem […] EUR og […] EUR.

Tabel 6:

Scenario med Austrian Airlines' likvidation

(mio. EUR)

	Omkostninger	
	Nedre værdi	Øvre værdi
Salg af fly	(…)	(…)
Tilbagebetaling af flyfinansieringen	(…)	(…)
Sociale omkostninger	(…)	(…)
Opsigelse af langtidskontrakter	(…)	(…)
Øvrige omkostninger og indtægter (opgjort)	(…)	(…)
Samlede omkostninger	(…)	(…)

4.2. **Lufthansa**

(93) Lufthansa har anført i begyndelsen af sine bemærkninger af 9. april 2009, at transaktionens økonomiske parametre har ændret sig betydeligt siden oktober 2008, hvor selskabet afgav sit tilbud på overtagelse af Austrian Airlines. Disse ændringer afspejler Austrian Airlines' strukturelle problemer og ændringerne i erhvervsklimaet, som er blevet drastisk forværret siden da. Subprimekrisen har udviklet sig til den værste finanskrise i årtier og medført en alvorlig recession i realøkonomien.

(94) Lufthansa forventer en recession på de europæiske markeder i 2009, muligvis i 2010 og eventuelt også i efterfølgende år, hvilket ligeledes vil indvirke på Austrian Airlines' virksomhed og planlagte omstrukturering. Lufthansa er imidlertid af den opfattelse, at Austrian Airlines' langsigtede rentabilitet kan genoprettes med den planlagte omstrukturering, idet opnåelsen af breakeven navnlig afhænger af recessionens varighed og intensitet. Under de nuværende omstændigheder er det klart, at Austrian Airlines vil lide […] i de kommende […].

(95) Med hensyn til den pris, der skulle betales, har Lufthansa anført, at de betingelser, der var fastsat i privatiseringsmandatet, ikke har haft nogen indvirkninger på den pris, som Lufthansa var parat til at betale for Austrian Airlines. Desuden har disse betingelser ikke afholdt nogen tilbudsgiver fra at deltage i udbudsproceduren i forhold til en privat auktion.

(96) Lufthansa har endvidere fremført, at forskellen mellem den pris, der blev tilbudt de frie aktionærer, og den pris, der skulle betales til ÖIAG, ikke omfattede statsstøtte. Den pris, der skulle betales til ÖIAG, bestod af en fast pris på 366 268,75 EUR og et gældsbevis, hvis værdi afhang af Austrian Airlines' driftsresultat og Lufthansa-aktiens kursudvikling. Den maksimale betaling på grundlag af gældsbeviset udgjorde 4,48 EUR pr. aktie. Den pris, der skulle betales til de frie aktionærer, var fastsat i henhold til § 26 i den østrigske overtagelseslov. Denne pris udgjorde 4,49 EUR pr. udestående aktie.

(97) Lufthansa har anført, at det ikke var økonomisk hensigtsmæssigt at forpligte den højstbydende til at tilbyde en pris, der svarede til aktiekursen. Såfremt staten havde besluttet at udbyde alle sine kapitalandele på børsen, var aktiekursen faldet drastisk. Mindstetilbudsprisen for overtagelsen er baseret på aktiens gennemsnitskurs tidligere (se ovenfor). Den svarer derfor ikke nødvendigvis til den sande værdi af kapitalandelene, hverken på tidspunktet for selve overtagelsestilbuddet eller på privatiseringstidspunktet.

(98) Derfor svarer den maksimale pris pr. aktie, der betales til ÖIAG (fast pris plus minimumsbeløbet på grundlag af gældsbeviset), til den pris pr. aktie, som betales til de andre aktionærer i forbindelse med overtagelsestilbuddet. Selv om ÖIAG muligvis også modtager en lavere pris pr. aktie for sin ejerandel i Austrian Airlines end andre aktionærer, udgør dette ikke statsstøtte, da den pris, der er betalt til ÖIAG, svarer til markedsværdien. Lufthansa har understreget, at selskabet som den eneste afgav et gyldigt endeligt tilbud under salgsproceduren. Lufthansa er derfor pr. definition højstbydende. Resultatet af en åben salgsprocedure skal betragtes som markedsprisen.

(99) Med hensyn til omstruktureringsplanen har Lufthansa fremført, at både rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994 og rammebestemmelserne fra 2004 skal anvendes parallelt. Ved beregningen af forretningsplanen blev der taget højde for forringelsen af den økonomiske situation og situationen på lufttransportmarkederne, i det omfang det kunne forudses. […] Austrian Airlines' langsigtede rentabilitet kan imidlertid kun genoprettes, hvis den ændrede omstruktureringsplan — og andre endnu ikke færdigforhandlede foranstaltninger til at nedsætte omkostningerne — kan gennemføres som planlagt, og de nødvendige omkostningsbesparelser derved kan opnås.

(100) Lufthansa har anført, at omstruktureringsstøtten (500 mio. EUR) udgør det absolutte minimum, der er nødvendigt for at genoprette Austrian Airlines' langsigtede rentabilitet. Den yderligere forringelse af det østrigske og globale lufttransportmarked har […].

(101) Med hensyn til modydelserne har Lufthansa understreget, at Austrian Airlines allerede havde nedskåret sin kapacitet betydeligt i de senere år. […].

(102) Med hensyn til kravet om et betydeligt egetbidrag i henhold til punkt 43 ff. i rammebestemmelserne fra 2004 har Lufthansa anført, at dette ikke afspejles i rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994. Lufthansa betvivler derfor, at dette kriterium er et retligt krav for omstruktureringer i lufttransportsektoren. Lufthansa har anført, at Austrian Airlines og Lufthansa under alle omstændigheder afholder en betydelig del af de samlede omstruktureringsomkostninger, som omfatter […] EUR af omstruktureringsomkostninger på i alt […] EUR eller ca. 68 % af disse omkostninger.

4.3. **Ryanair**

(103) Ryanair driver 11 ruter mellem fire østrigske lufthavne (Salzburg, Linz, Graz og Klagenfurt) og destinationer i andre EU-lande, bl.a. Tyskland. Ryanair har anført, at selskabet derfor konkurrerer med både Austrian Airlines og Lufthansa.

(104) Ryanair indledte sine bemærkninger af 9. april 2009 med, at det efter selskabets mening er berettiget, at der indledes en formel undersøgelsesprocedure, men at der i Kommissionens opfordring til at fremsætte bemærkninger ikke blev videregivet tilstrækkelige oplysninger. Den manglende offentliggørelse af oplysninger, som efter de østrigske myndigheders opfattelse er fortrolige, udgør en procedurefejl.

(105) Vedrørende sagen har Ryanair givet udtryk for den opfattelse, at de østrigske myndigheder ikke har dokumenteret, at salget af Austrian Airlines sammen med en tilførsel på 500 mio. EUR ud fra en markedsøkonomisk investors synspunkt var at foretrække frem for virksomhedens likvidation. Efter Ryanairs mening havde en markedsøkonomisk investor foretrukket en frivillig afvikling eller retslig likvidation af Austrian Airlines eller en simpel aktietransaktion uden betingelser med hensyn til en massiv likviditetstilførsel frem for den løsning, som den østrigske regering havde valgt. Dette fremgår af, at Austrian Airlines' private aktionærer ikke var rede til at deltage i kapitalforhøjelsen (i forhold til deres andele).

(106) Med hensyn til den begrundelse, som de østrigske myndigheder har givet for ikke at vælge likvidationen, betvivler Ryanair, for så vidt den vedrørte betænkeligheder med hensyn til det statsejede ÖIAG's omdømme og image, at en sådan begrundelse kunne være den primære eller endog eneste motivation for en sådan investors vigtige forretningsbeslutninger.

(107) Ryanair tvivler også på, at den af Lufthansa tilbudte pris svarer til markedsprisen. Efter Ryanairs opfattelse var den procedure, der førte til valget af Lufthansa som køber, ikke en udbudsprocedure, fristen for afgivelse af tilbud var særdeles kort (fra 13.-24. august 2008), og Lufthansa havde på grund af sit forudgående kendskab til Austrian Airlines' drift via deltagelsen i Star Alliance og i joint ventures en fordel i forhold til andre mulige købere. Ved at fastsætte betingelser for salget har de østrigske myndigheder sammenblandet deres rolle som stat og deres rolle som økonomisk aktør.

(108) Selv om nogle af disse betingelser kunne betragtes som »bløde« betingelser, ville en markedsøkonomisk investor alligevel ikke have fastsat dem, da de var forbundet med omkostninger. Potentielle tilbudsgivere ville tage dem alvorligt og enten afholde sig at afgive tilbud eller nedsætte deres pris til under markedsprisen for at tage højde for omkostningerne ved at opfylde betingelserne.

(109) Ryanair har anført, at selskabets ekspansion i Østrig er blevet hæmmet som følge af Austrian Airlines' tabsgivende tilstedeværelse på markedet og den omstændighed, at dette selskab har været i stand til i en lang periode at fastholde priser, der ikke dækker omkostningerne. Statsstøtte til fordel for Austrian Airlines vil fratage Ryanair ekspansionsmuligheder og flytte byrden ved den strukturelle tilpasning fra Austrian Airlines til konkurrencedygtige markedsaktører som Ryanair. Så snart Austrian Airlines er integreret i Lufthansa-nettet, vil selskabet begynde at tilføre trafik til Lufthansas trafikknudepunkter i Frankfurt og München, hvilket skaber risiko for en markedsafskærmning i det mindste på ruterne mellem Østrig og Tyskland.

4.4. **Air France/KLM**

(110) Air France/KLM indledte sine bemærkninger af 14. april 2009 med at udtrykke beklagelse over, at Kommissionen ikke havde foretaget en detaljeret vurdering af salgsprocessens struktur. Air France/KLM har anført, at processen i begyndelsen i august 2008 vedrørte privatiseringen, uden at Austrian Airlines behøvede en omstrukturering.

(111) […]

(112) Air France/KLM er af den opfattelse, at den omstrukturering, som Lufthansa har foreslået, ikke udgør en rigtig plan og derfor ikke kan begrunde, at der tildeles statsstøtte. Desuden skal der tages hensyn til Lufthansakoncernens evne til at gennemføre de samme omstruktureringsforanstaltninger med egne midler.

(113) Air France/KLM har anført, at sådan som udbudsproceduren blev gennemført, opfyldte den ikke kravene i rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994. Privatiseringsprocessen, der blev indledt den 13. august 2008, blev ikke gennemført på en gennemskuelig og ikke-diskriminerende måde.

(114) Air France/KLM deltog i privatiseringsprocessen og […]

(115) I udbudsindkaldelsen blev tilbudsgiveren opfordret til at give alle aktionærer et tilbud svarende til den pris, som tilbudsgiveren var parat til at betale kontant for hver Austrian Airlines-aktie til alle aktionærer, og købe aktierne til et beløb i henhold til den relevante østrigske lovgivning.

(116) […]

Da Lufthansa ikke afgav et betingelsesløst tilbud, som det var krævet, opfyldte selskabet ikke de betingelser, der var fastsat i begyndelsen af proceduren, og ÖIAG's godkendelse af dette tilbud bør vurderes som dokumentation for, at proceduren har været behæftet med mangler.

(117) […]

(118) Hvad angår de betingelser, der var fastsat i privatiseringsmandatet, har Air France/KLM anført med hensyn til betingelsen om »bibeholdelse af en østrigsk kerneaktionærstruktur«, at der ganske vist tidligere var fastsat lignende strukturer, men at lovgivningsrammerne siden da er blevet ændret. Air France/KLM har understreget, at Kommissionen af Rådet var overdraget mandat til at føre forhandlinger med alle tredjelande for at bringe alle de bilaterale luftfartsaftaler, der er indgået med disse stater, i overensstemmelse med fællesskabsretten. Air France/KLM anerkender, at den særlige situation med hensyn til Austrian Airlines skal undersøges mere indgående, men opfordrer Kommissionen til at behandle dette spørgsmål fleksibelt, da nogle af disse forhandlinger med tredjelande fortsat er i gang.

(119) Air France/KLM er heller ikke overbevist om det argument, at den østrigske stat har handlet som en markedsøkonomisk investor. Ved at have accepteret salgsprisen, som var resultatet af en mangelfuld procedure, har staten ikke solgt sin ejerandel i Austrian Airlines på de bedst mulige betingelser.

(120) Efter at den østrigske regerings beslutning om at yde en økonomisk støtte på 500 mio. EUR var blevet kendt, havde Air France/KLM meddelt ÖIAG, at […].

(121) Air France/KLM har rejst det spørgsmål, om Kommissionen også burde undersøge, om Austrian Airlines ikke allerede indgik i Lufthansa-koncernen, uanset de betingelser, der var knyttet til overtagelsen.

(122) Med hensyn til omstruktureringsplanen har Air France/KLM sat spørgsmålstegn ved, om denne økonomiske støtte i det hele taget bør betegnes som omstruktureringsstøtte. Air France/KLM betvivler ikke de økonomiske vanskeligheder, som Austrian Airlines står over for, men har fremført, at foranstaltningerne er for svage til at omstrukturere virksomheden. De foranstaltninger, som Lufthansa har foreslået, er foranstaltninger af den type, der ville blive gennemført i forbindelse med en virksomhedsovertagelse, og blev kunstigt benævnt »omstruktureringsplan«. Foranstaltningerne resulterede ikke i nogen plan ([…]) og begrundede under ingen omstændigheder tildeling af statsstøtte. Desuden er det ikke dokumenteret, at Lufthansa ikke ville være i stand til at gennemføre de samme omstruktureringsforanstaltninger med egne midler.

(123) Air France/KLM har anført, at hele lufttransportsektoren er under et betydeligt pres i det nuværende erhvervsklima, og at Kommissionen derfor skal vurdere foreneligheden af den af Østrig påtænkte støtte særligt opmærksomt for at sikre, at støtten ikke fordrejer konkurrencen.

4.5. **NIKI**

(124) NIKI gav i begyndelsen af sine bemærkninger af 31. marts 2009 udtryk for den opfattelse, at ÖIAG ikke har handlet som en markedsøkonomisk investor, da selskabet accepterede en negativ pris for sin ejerandel i Austrian Airlines. Desuden afspejler salgsprisen ikke Austrian Airlines' markedspris. Salget er knyttet til betingelser, f.eks. negativ købspris og sælgers medbestemmelse i den overtagne virksomhed, hvilket under alle omstændigheder havde været uacceptabelt for en markedsøkonomisk investor.

(125) Med hensyn til den negative købspris har NIKI fremført, at Lufthansa faktisk har betalt en positiv pris på 366 269 EUR og et gældsbevis, der for ÖIAG har en værdi på 162 mio. EUR, og at støtten på 500 mio. EUR opfylder en betingelse, som Lufthansa havde fastsat, og ikke udgør en negativ købspris.

(126) Ifølge NIKI vil en sådan pris i tilfælde af, at der er tale om en negativ pris for ÖIAG's ejerandel (41,56 %), resultere i en værdi på 1,2 mia. EUR for den samlede aktiekapital (100 %). Det er imidlertid ikke muligt at se, hvordan en sådan negativ købspris kan udledes af Austrian Airlines' årsberetninger. NIKI har endvidere anført, at de spredte aktiers børsnoterede kurs afspejler en positiv selskabsværdi (laveste kurs 2,22 EUR i juli 2008 og et 6-måneders gennemsnit på 4,49 EUR).

(127) Med hensyn til de alternative scenarier har NIKI kritiseret ÖIAG's udtalelse om, at selskabet handlede, som om det var den eneste aktionær i Austrian Airlines. Ifølge NIKI ville en struktureret likvidation kun være mulig med en majoritet på 75 %. ÖIAG ejede imidlertid 41,56 % af Austrian Airlines. NIKI har endvidere fremført, at Austrian Airlines også ville videreføre driften i tilfælde af insolvens. Socialplaner er frivillige betalinger, som skal drøftes med medarbejderrepræsentanterne. NIKI anslår omkostningerne ved socialplanen i tilfælde af en likvidation til 5 mio. EUR. Med hensyn til skønnet over sociale omkostninger har NIKI anført, at Østrig sammenblander sin rolle som aktionær med sin rolle som stat.

(128) Det står ikke klart, hvordan Austrian Airlines' insolvens kan have indvirkninger på Telekom Austria AG's, OMV AG's og Österreichische Post AG's aktiekurser og kreditværdighed. Efter NIKI's opfattelse betragtes disse virksomheder ikke som koncern af offentligheden. Virksomhederne er aktive i forskellige sektorer, således at Austrian Airlines' insolvens ikke kan påvirke dem negativt.

(129) NIKI har rejst det spørgsmål, om en lignende løsning som i Alitalia-sagen, der resulterede i privatiseringen af et mindre, sundere Austrian Airlines, ikke ville føre til et positivt resultat for ÖIAG og have bedre virkninger for konkurrencen.

(130) Hvad angår privatiseringen er NIKI af den opfattelse, at betingelserne med hensyn til oprettelsen af et organ, der skal varetage Østrigs interesser, bibeholdelsen af en østrigsk kerneaktionærstruktur og Lufthansas betingelse om at modtage en kapitalforhøjelse på 500 mio. EUR til Austrian Airlines, har indvirket negativt på prisen. Efter selskabets opfattelse bør staten ikke gribe ind i en virksomheds ledelse.

(131) Ifølge NIKI vil den selektive fordel for Austrian Airlines og Lufthansa fordreje konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne. Lufthansa kan ikke modtage statsstøtte, da selskabet råder over tilstrækkelige egne midler. Desuden er NIKI af den opfattelse, at omstruktureringsplanen ikke opfylder kravene i rammebestemmelserne fra 2004. Selskabet har også kritiseret den omstændighed, at der ikke findes nogen modydelser for at modvirke støttens konkurrencefordrejende virkning på fællesmarkedet. Efter NIKI's opfattelse er reduktionen af langdistanceruterne heller ikke en tilstrækkelig modydelse.

(132) Derudover er NIKI ikke overbevist om, at Austrian Airlines tidligere (i de seneste ti år) ikke har modtaget statsstøtte, og at princippet om engangsstøtte er blevet overholdt. Selskabet har anført en række foranstaltninger, som efter dets opfattelse kunne omfatte statsstøtte: a) den eksklusive og gratis tildeling af trafikrettigheder, b) koordineringen af alle slots i Østrig forestås af en virksomhed, som Austrian Airlines har interesser i, c) lavere huslejer for lokaliteter i Wiens lufthavn, d) overtagelse af risici ved offentlige myndigheders salg af fast ejendom, e) tolerering af Austrian Airlines' skattemæssige special purpose vehicles i Guernsey, Kanaløerne, f) den offentlige ejers forhøjelse af kapitalen i december 2006 med 146 mio. EUR og g) redningsstøtte på 200 mio. EUR.

(133) NIKI har desuden anført, at Austrian Airlines har indført arbejdsfordeling, og at forskellen mellem den normale og den nedsatte arbejdstid betales af staten. Selskabet har også kritiseret, at Austrian Airlines efter østrigsk arbejdsret ikke kan afskedige de medarbejdere, der har accepteret sådanne nedsatte arbejdstider.

4.6. **Air Berlin**

(134) Bemærkningerne fra Air Berlin af 8. april 2009 svarer fuldstændig til bemærkningerne fra NIKI.

4.7. **Robin Hood Aviation**

(135) Robin Hood Aviation har i sine bemærkninger af 8. april 2009 givet udtryk for den opfattelse, at den negative pris udgør statsstøtte, og at denne statsstøtte vil indvirke negativt på konkurrencen; desuden vil den styrke Austrian Airlines' og Lufthansas dominerende stilling på fællesmarkedet, og en sådan statsstøtte bør derfor betragtes som uforenelig med fællesmarkedet. Ifølge Robin Hood Aviation forøger Austrian Airlines i strid med den af de østrigske myndigheder fremlagte omstruktureringsplan på nuværende tidspunkt sin kapacitet. I 2009 har Austrian Airlines overtaget yderligere ruter fra Lufthansa, f.eks. Graz–Stuttgart-ruten, som også beflyves af Robin Hood Aviation. Ifølge Robin Hood Aviation tilbyder Austrian Airlines meget lave og konkurrencedygtige priser på sine ruter, som kun er mulige på grund af den pågældende statsstøtte.

4.8. **WKO — Die Luftfahrt**

(136) WKO — Die Luftfahrt har i sine bemærkninger af 8. april 2009 understreget Austrian Airlines' betydning for Østrig som erhvervsområde og selskabets bidrag til at sikre ca. 18 000 arbejdspladser i Wiens internationale lufthavn. WKO — Die Luftfahrt har understreget, hvor vigtigt et fungerende net er for turismen og den indenlandske økonomi.

4.9. **Wien — konkret**

(137) Wien — konkret Medien GmbH (i det følgende benævnt »Wien — konkret«) har anført i sine bemærkninger af 21. marts 2009, at selskabet den 11. november 2008 afgav et bindende tilbud for Austrian Airlines på 10 EUR, som er højere end Lufthansas tilbud. Den 30. januar 2009 blev dette tilbud forhøjet til 11 EUR. Wien — konkret deltog ikke i udbudsproceduren.

(138) Wien — konkret er af den opfattelse, at ÖIAG ikke har handlet som en fornuftig privat investor. Selskabet har fremført, at ÖIAG's tre alternative scenarier — a) et salg af aktierne på børen til en kurs på 3,90 EUR med et provenu på 142 mio. EUR, b) tilbuddet fra Wien — konkret på 10 EUR og c) insolvens 0 EUR — efter dets opfattelse var forbundet med færre omkostninger. Selskabet har også fremført, at betingelserne i privatiseringsmandatet (østrigsk kerneaktionærstruktur) ikke er opfyldt, da Lufthansa er en tysk virksomhed.

(139) Wien — konkret har anført, at den negative pris vil indvirke negativt på konkurrencen og gør det muligt for Austrian Airlines at tilbyde meget konkurrencedygtige priser på markedet. Selskabet har desuden understreget, at Austrian Airlines ikke har gennemført nogen omstruktureringsforanstaltninger, som f.eks. kapacitetsnedskæring, personalenedskæring og nedsættelse af personaleomkostningerne. Det er endvidere af den opfattelse, at statsstøtte til lufttransportsektoren har negative indvirkninger på miljøet (CO_2-emissioner, flystøj).

4.10. **Bemærkninger fra individuelle privatpersoner**

(140) Bemærkningerne fra 32 individuelle privatpersoner dateret i perioden 11. februar 2009-10. april 2009 svarer i vidt omfang til bemærkningerne fra Wien — konkret.

5. **KOMMENTARER FRA ØSTRIG TIL BEMÆRKNINGERNE FRA INTERESSEREDE PARTER**

(141) De østrigske myndigheder indledte sine kommentarer med at bemærke, at privatiseringsprocessen var åben, gennemsigtig og betingelsesløs. Selv om processen var kortvarig på grund af privatiseringsmandatets begrænsede gyldighed, var den ikke usædvanlig kort i forhold til lignende processer.

(142) Der har ikke været tale om forskelsbehandling af de tilbudsgivere, der deltog i processen. Vilkårene var de samme for alle tilbudsgivere. Efter de østrigske myndigheders opfattelse hang den omstændighed, at der kun blev afgivet et enkelt bindende tilbud, mere sammen med den drastiske forringelse af den økonomiske situation i den europæiske lufttransportsektor under privatiseringsprocessen, Air France/KLM's og British Airways' deltagelse i andre transaktioner og de høje omkostninger, der er forbundet med skiftet til en anden alliance for andre tilbudsgivere end Lufthansa.

5.1. **Hensigtsmæssigheden af proceduren**

(143) De østrigske myndigheder har udtrykt overraskelse over, at Air France/KLM ikke vidste, at der kunne afgives et tilbud med en negativ købspris. Ifølge vilkårene var det til enhver tid muligt at afgive et tilbud med en negativ købspris. Såfremt Air France/KLM faktisk ikke havde været sikker på, om der kunne afgives et tilbud med en negativ købspris, havde der været mange muligheder for at afklare dette spørgsmål, enten mellem investeringsbankerne eller ved direkte forespørgsel til ÖIAG. Dette skete imidlertid ikke.

(144) De østrigske myndigheder har bekræftet, at Air France/KLM havde mulighed for, ligesom de to andre tilbageværende tilbudsgivere i den anden runde af privatiseringsprocessen, at afgive et tilbud med en negativ købspris.

(145) De østrigske myndigheder har endvidere anført, at ÖIAG kort tid efter udløbet af fristen for at afgive tilbud […].

(146) […]

(147) […]

(148) De østrigske myndigheder har bestridt udtalelsen fra Air France/KLM om, at ÖIAG først skulle have ydet Austrian Airlines et tilskud på 500 mio. EUR og først derefter skulle have givet tilladelse til at privatisere virksomheden. Desuden skulle et tilskud inden privatiseringen også have været undersøgt i henhold til statsstøttereglerne.

5.2. **Negativ købspris**

(149) De østrigske myndigheder har bestridt argumentet i bemærkningerne fra NIKI med hensyn til, at prisen ikke er en negativ købspris, men udgør en betingelse. Ved vurderingen af et aktiekøb baserer tilbudsgiveren sin beslutning på summen af alle de betalinger, der er nødvendige for købet. Lufthansa gjorde ikke sin beslutning afhængig af en ikke-monetær betingelse, men tilbød ganske enkelt en negativ købspris.

5.3. **Negativ markedsværdi**

(150) Påstanden i NIKI's klage om, at der forelå en positiv (økonomisk) egenkapital, idet der blev henvist til Austrian Airlines' konsoliderede balance pr. 31. december 2008, er efter de østrigske myndigheders opfattelse irrelevant, da tallene, der er beregnet på grundlag af IFRS-regnskabsstandarderne og fortolkningsretningslinjerne hertil, blev sammenlignet med markedsværdien for en virksomhed, hvor aktiviteterne videreføres.

(151) De østrigske myndigheder har henvist til en beregning fra NIKI, hvorefter Austrian Airlines efter modtagelse af tilskuddet på 500 mio. EUR kunne drive virksomhed i […] år uden nogen form for omstruktureringsforanstaltning, trods et årligt negativt cash flow på […] EUR, og anført, at dette er i strid med den økonomiske realitet, da Austrian Airlines til enhver tid skal være i stand til at opfylde forfaldne betalingsforpligtelser. NIKI's påstand om, at Austrian Airlines' selskabsværdi ikke er negativ, er derfor urigtig.

5.4. **Alternative scenarier**

(152) NIKI har fremført, at Austrian Airlines også ville videreføre driften i tilfælde af insolvens. De østrigske myndigheder har bestridt dette og anført, at retlige grunde er til hinder herfor. I henhold til § 109 sammenholdt med § 106 i den østrigske luftfartslov skal et luftfartsselskabs licens tilbagekaldes i tilfælde af insolvens. Man kan ikke forestille sig, at et luftfartsselskabs drift videreføres af en kurator uden licens.

(153) NIKI har også fremført, at værdien af Austrian Airlines' aktiver er tilstrækkelig til at dække gælden i tilfælde af likvidation, således at ÖIAG ikke skulle afholde nogen likvidationsomkostninger. Ifølge de østrigske myndigheder er denne påstand baseret på den antagelse, at værdien af Austrian Airlines' aktiver overstiger værdien af gælden med […] EUR. Denne antagelse vedrører entydigt den egenkapital, der er opført i den konsoliderende balance pr. 31. december 2008. Efter de østrigske myndigheders opfattelse kan denne størrelse imidlertid ikke anvendes til at drage konklusioner med hensyn til likvidationsomkostningerne.

(154) NIKI har også fremført, at en »minoritetsaktionær« ikke alene ville afholde omkostningerne ved en likvidation eller insolvens for ÖIAG. Ifølge de østrigske myndigheder er dette ikke tilfældet. ÖIAG er Austrian Airlines' dominerende og største aktionær og er som den eneste berørt af de økonomiske risici med hensyn til selskabets øvrige kapitalinteresser, der vil være forbundet med en afvikling uden socialplaner. Småaktionærer og institutionelle investorer, som ikke er »synlige« udadtil, er ikke udsat for risici af denne art. ÖIAG skulle derfor afholde omkostningerne ved socialplanerne alene.

5.5. **Omstruktureringsplanen**

(155) De østrigske myndigheder har bestridt de påstande, som NIKI og Air France/KLM har fremsat med hensyn til, at Lufthansa kunne være modtager af en kapitaltilførsel på 500 mio. EUR. Dette svarer ikke til situationen. Den opfattelse, at Lufthansa drager fordel af kapitalforhøjelsen i sit fremtidige datterselskab efter gennemførelsen af transaktionen og på denne måde selv bliver modtager af den (påståede) omstruktureringsstøtte, er uholdbar. Efter de østrigske myndigheders opfattelse er den udlægning, som Air France/KLM er kommet med i denne henseende, derfor urigtig.

(156) De østrigske myndigheder har bestridt visse interesserede parters påstand om, at omstruktureringen ikke omfatter strukturelle foranstaltninger, og at strukturelle tilpasninger derfor pålægger konkurrenterne byrder. Tilpasninger i form af kapacitetsnedskæringer for at tage højde for forventede efterspørgselstendenser er et centralt element i omstruktureringsplanen. Austrian Airlines havde i sommeren 2008 allerede reduceret sin flåde fra 105 til 98 fly og nedskåret kapaciteten på langdistanceområdet med […]. Der er ikke hold i antagelsen om, at Austrian Airlines følger en ekspansionsstrategi på kort- og mellemdistanceruter.

(157) De østrigske myndigheder har også bestridt NIKI's påstand om, at Austrian Airlines tidligere allerede har modtaget statsstøtte på forskellig måde. De påståede støtteforanstaltninger er ikke omfattet af undersøgelsesproceduren, som anført i Kommissionens beslutning om at indlede proceduren. Bemærkninger i denne henseende er derfor uacceptable og irrelevante. De østrigske myndigheder har under alle omstændigheder i denne henseende udtrykkeligt tilbagevist den påstand, at Austrian Airlines tidligere allerede har modtaget statsstøtte. De anførte foranstaltninger opfylder ikke definitionen af støtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Nogle af disse foranstaltninger blev truffet inden Østrigs tiltrædelse af EØS og EU. Andre er ikke statslige foranstaltninger, da f.eks. Wiens lufthavn overvejende er privatejet.

(158) Med hensyn til kapitalforhøjelsen i 2006 har de østrigske myndigheder bemærket, at private investorer havde deltaget deri på samme vilkår som ÖIAG. Kapitalforhøjelsen havde været overtegnet, og interessen blandt private investorer havde været endnu større. For at undgå en udvanding af ÖIAG's ejerandel, svarede selskabets andel af kapitalforhøjelsen nøjagtigt til dets andel i Austrian Airlines. Dette udgør ikke statsstøtte. Med hensyn til bemærkningen om, at Austrian Airlines har indført arbejdsfordeling, og at forskellen mellem den normale og den nedsatte arbejdstid betales af staten, er dette en foranstaltning, der anvendes generelt. Enhver beskyttelse, som den østrigske arbejdsret giver arbejdstagere med nedsat arbejdstid, gælder ligeledes generelt.

(159) De østrigske myndigheder er ikke enige i NIKI's påstande om, at tildelingen af trafikrettigheder til Austrian Airlines udgør statsstøtte. Trafikrettigheder følger oprindeligt af bilaterale luftfartsaftaler. De kontraherende stater giver luftfartsselskaber tilladelse til at udøve tilsvarende trafikrettigheder som led i bilaterale luftfartsaftaler. Dette er ikke forbundet med omkostninger for den kontraherende stat. Desuden findes der ikke noget marked for udnyttelsen af trafikrettigheder. Trafikrettigheder kan ikke sælges eller bortauktioneres.

5.6. **Svar på andre spørgsmål, der er anført i bemærkningerne fra interesserede parter**

(160) Den omstændighed, at Austrian Airlines har interesser i SCA Schedule Coordination Austria GmbH (i det følgende benævnt »SCA GmbH«), blev ligeledes betegnet som problematisk i bemærkninger fra interesserede parter. De østrigske myndigheder har anført, at SCA GmbH i Wiens lufthavn er fartplansformidleren eller lufthavnskoordinatoren som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 793/2004 af 21. april 2004 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne ([28]). SCA GmbH's aktiviteter er bestemt af forordning (EF) nr. 793/2004 i en sådan grad, at en enkelt aktionær overhovedet ikke kan øve indflydelse på tildelingen af slots.

(161) Robin Hood Aviation har anført, at redningsstøtten blev anvendt til at udelukke konkurrencen på Graz-Stuttgart-ruten. De østrigske myndigheder har bestridt dette.

(162) De østrigske myndigheder har også bestridt Ryanairs påstand om, at Austrian Airlines i konkurrence med lavprisluftfartsselskaber i fremtiden vil tilbyde flyvninger, der ikke dækker omkostningerne. Disse påstande er ikke dokumenteret. I øvrigt ville disse betænkeligheder efter de østrigske myndigheders opfattelse i det væsentlige blive undersøgt af Kommissionen i forbindelse med en fusionskontrol.

(163) Ved brev af 22. maj 2009 fremsendte de østrigske myndigheder Kommissionen yderligere oplysninger vedrørende en række punkter.

([28]) EUT L 138 af 30.4.2004, s. 50.

(164) Med hensyn til den omstændighed, at ÖIAG kan betragtes som dominerende aktionær i Austrian Airlines, har de østrigske myndigheder bemærket, at ÖIAG direkte ejer 41,56 % af aktierne i Austrian Airlines og har sammen med andre institutionelle investorer oprettet et syndikat, som ejer yderligere 7,05 % af aktierne i Austrian Airlines. Syndikataftalen fastsætter enstemmig afstemning på Austrian Airlines' generalforsamlinger. 3,45 % af aktierne i Austrian Airlines (som er uden stemmeret) ejes af Austrian Airlines, de resterende 47,94 % af frie aktionærer.

(165) ÖIAG og medlemmerne af syndikatet havde tilsammen en ejerandel på 48,61 % i Austrian Airlines og rådede over 50,34 % af stemmerrettighederne, da de aktier, som Austrian Airlines ejede, var uden stemmeret.

(166) Myndighederne har endvidere forklaret, at de frie aktionærer ikke var forpligtet til at deltage i et salg til den negative købspris, da aktionærerne efter østrigsk insolvensret ikke skulle afholde omkostningerne ved insolvens. Deres tab var begrænset til tabet af deres kapitaltilførsler eller den købspris, de havde betalt for aktierne. De frie aktionærer skulle derfor ikke afholde nogen omkostninger i tilfælde af Austrian Airlines' insolvens eller likvidation og var ikke forpligtet til at tage de alternative scenarier i betragtning.

(167) Desuden behøvede de frie aktionærer ikke at acceptere en negativ købspris. Tværtimod fastsætter den østrigske overtagelseslov i forbindelse med transaktioner, som vedrører en ændring i kontrollen over virksomheden, at overtagelsesprisen svarer til den efter omsætningerne vægtede børskurs gennem de seneste seks måneder, hvilket ikke nødvendigvis skal stå i forhold til den økonomiske værdi af deres aktier. Markedsforventninger med hensyn til en overtagelse kan, som i eksemplet med Austrian Airlines, ligge til grund for aktiekursen, således at den sjældent afspejler virksomhedens grundlæggende værdi.

(168) De frie aktionærer behøvede heller ikke at afholde likvidations- og insolvensomkostningerne og bidrog ikke til en negativ købspris. Dette »free rider-fænomen« er resultatet af den beskyttelse, som de frie aktionærer nyder efter østrigsk selskabs- og insolvensret og bestemmelserne for overtagelser efter europæisk ret.

(169) De østrigske myndigheder har anført, at betalingen af en negativ købspris til ÖIAG er en direkte følge af Austrian Airlines' negative egenkapitalværdi og navnlig tilbudsgiverens retlige forpligtelse til at opkøbe de frie aktionærers andele med henblik på at erhverve alle aktierne, og nærmere bestemt til en pris, der ikke afspejler luftfartsselskabets økonomiske værdi.

(170) Efter de østrigske myndigheders mening optrådte ÖIAG som en rationel markedsøkonomisk privat investor ved at overtage den samlede negative købspris, som vedrørte 100 % af Austrian Airlines' negative egenkapitalværdi og den lovbestemte positive tilbudspris til de frie aktionærer, med henblik på fuldstændig at privatisere Austrian Airlines.

(171) De østrigske myndigheder har endvidere anført, at de frie aktionærer ikke har modtaget statsstøtte i forbindelse med privatiseringen, da overtagelsestilbuddet for det første ikke omfattede nogen offentlige midler, men blev betalt af den valgte tilbudsgiver Lufthansa. For det andet blev den pris, der skulle betales til de frie aktionærer, ikke fastsat af staten, men blev fastlagt på grundlag af de obligatoriske bestemmelser om beregning af overtagelsesprisen ved en ændring af kontrollen over virksomheden i henhold til den østrigske overtagelseslov.

(172) De østrigske myndigheder har forklaret, at ingen aktioner efter østrigsk ret er forpligtet til at afholde sociale omkostninger i tilfælde af insolvens. De har bemærket, at den østrigske lønmodtagergarantifond, der er oprettet i henhold til den østrigske lov om garanti for lønkrav i tilfælde af insolvens (Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz), dækker følgende omkostninger:

— lovbestemte godtgørelser på op til 6 030 EUR om måneden

— lønninger på op til 8 040 EUR om måneden

— pensionsrettigheder, maksimalt 24 månedlige betalinger på grundlag af det sikrede beløb og begrænset til 6 000 EUR om måneden

— feriegodtgørelser og

— afskedigelsesgodtgørelser.

(173) Fonden dækker ikke godtgørelser og månedslønninger, der overskrider disse tærskler. Desuden dækkes krav på grundlag af kollektive overenskomster eller socialplaner ikke.

(174) […] I den forbindelse har de anført endnu et skøn over de sociale omkostninger fra Ernst & Young af 12. marts 2009. Dette nye skøn viser sociale omkostninger for 1) Austrian Airlines Group og 2) Austrian Airlines AG og Tyrolean Airways. […]

(175) De østrigske myndigheder har derudover fremlagt yderligere oplysninger med hensyn til, om et holdingselskab i en tilsvarende situation som ÖIAG ville tage hensyn til kurstab, som udløses af en nedsættelse af kreditværdigheden og tilsvarende tab.

6. FOREKOMST AF STØTTE

6.1. Retsgrundlag for vurderingen af støtten

(176) I henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1, »*er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne*«.

(177) Støttebegrebet omfatter enhver begunstigelse, som finansieres direkte eller indirekte af statsmidler og ydes af staten selv eller af organer, der optræder på vegne af staten.

(178) Kriterierne i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, er kumulative. For at fastslå, om de anmeldte foranstaltninger udgør statsstøtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1, skal det undersøges, om alle nedenstående betingelser er opfyldt. Den finansielle støtte

— er statsstøtte eller ydes ved hjælp af statsmidler

— begunstiger visse virksomheder eller visse produktioner

— fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene og

— påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(179) Kommissionen har foretaget en præcis og grundig analyse af de bemærkninger, der blev modtaget ved procedurens indledning, samt kommentarerne fra Østrig. Kommissionen har også anmodet en ekspert (Moore Stephens) om at gennemføre en undersøgelse af regnskabsoplysningerne og de antagelser, der ligger til grund for salgstransaktionen.

(180) Moore Stephens gennemførte sin undersøgelse i Wien mellem den 23. marts 2009 og den 16. april 2009. Eksperten blev ved gennemførelsen af denne undersøgelse bistået af de østrigske myndigheder og havde adgang til al nødvendig dokumentation og også adgang til datarummet.

(181) I den foreliggende sag har de østrigske myndigheder anført, at den anmeldte foranstaltning ikke udgør statsstøtte, for det første fordi den pris, der blev opnået som resultat af en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende salgsprocedure, er markedsprisen. Alternativt har de anført, at den anmeldte foranstaltning ikke udgør statsstøtte, da ÖIAG havde optrådt på samme måde, som en markedsøkonomisk investor havde gjort i en lignende situation, for så vidt som de alternative scenarier, som ÖIAG kunne overveje, alle havde været forbundet med højere omkostninger, og ÖIAG valgte den billigste valgmulighed.

(182) For at sikre sig, at salget ikke omfatter statsstøtte, skal Kommissionen undersøge, om salget af Austrian Airlines skete til markedspris. I den henseende har Kommissionen i forbindelse med privatiseringen af statsejede virksomheder udviklet visse principper, som er blevet opbygget i årenes løb i dens beslutningspraksis på grundlag af undersøgelser af individuelle sager ([29]). Alt efter omstændighederne kunne statsstøtten enten ydes til køberen eller den virksomhed, der skulle privatiseres.

6.1.1. *Vurdering af salgsprisen for Austrian Airlines*

(183) I den foreliggende sag konstaterer Kommissionen, at Østrig udstedte et privatiseringsmandat til ÖIAG, hvorefter ÖIAG ganske vist skulle gennemføre en gennemsigtig og ikke-diskriminerende salgsprocedure, men hvori der imidlertid også blev pålagt en række betingelser. Ved en første betragtning er det derfor ikke muligt at udelukke den antagelse, at transaktionen omfatter statsstøtte.

(184) Kommissionen konstaterer i den forbindelse, at ved som sælger at pålægge køberen visse betingelser nedsætter staten potentielt salgsprisen og giver på denne måde afkald på yderligere midler. Desuden kan betingelser på forhånd afholde potentielt interesserede investorer fra at afgive tilbud, således at konkurrencen i forbindelse med salgsproceduren påvirkes, og selv det højeste tilbud, der i sidste instans afgives, ikke nødvendigvis repræsenterer den faktiske markedsværdi.

([29]) Se *XXIII Beretning om Konkurrencepolitikken 1993* (ISBN 92-826-8372-9), nr. 402 og 403.

(185) Ved at staten fastsætter sådanne betingelser og accepterer, at den ikke får den bedste pris for de andele eller aktiver, som den ejer, handler staten ikke som en markedsøkonomisk aktør, der ville forsøge at opnå den højest mulige pris. I stedet beslutter staten sig for at sælge virksomheden til en pris under markedsværdien. Kommissionen er af den opfattelse, at en markedsøkonomisk aktør ikke havde nogen økonomisk interesse i at fastsætte lignende betingelser, men ville sælge virksomheden til den højstbydende, som så frit kunne træffe beslutning om den overtagne virksomheds eller de overtagne aktivers fremtid.

(186) I et sådant tilfælde skal det undersøges, om en virksomhed opnår en økonomisk fordel ved transaktionen, og i denne forbindelse fastsættes det i tredje afsnit i punkt 43 i rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994, at virksomheden »skal vurderes af en uafhængig ekspert, som må angive en »going concern«-værdi under normale omstændigheder […]«.

(187) I sin dom i Stardust Marine-sagen fastslog Domstolen, »at der ved bedømmelsen af, om en stat har iagttaget en handlemåde, som en fornuftig investor ville have fulgt under markedsøkonomiske vilkår, og af, om statens handlemåde er økonomisk rationel, skal foretages en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, da de finansielle støtteforanstaltninger blev truffet, og at der ikke må tages hensyn til omstændighederne, som de har udviklet sig sidenhen« ([30]). I den foreliggende sag er det relevante tidspunkt den dag (5. december 2008), hvor aftalen om salget af ÖIAG's ejerandel i Austrian Airlines på 41,56 % til Lufthansa blev indgået.

Austrian Airlines' going concern-værdi

(188) Som allerede nævnt har Østrig fremlagt en vurdering af Austrian Airlines' egenkapitalværdi på stand alone-basis pr. 5. december 2008, som blev udarbejdet af Deloitte ud fra den antagelse, at aktiviteterne videreføres, og ved hjælp af discounted cash flow-metoden (i det følgende benævnt »DCF«). På grundlag af denne vurdering, herunder oplysninger fra forretningsplanen, var Kommissionen med bistand fra sin uafhængige ekspert i stand til at undersøge, om den pris, som Lufthansa har betalt, svarer til markedsprisen.

(189) Deloitte har foretaget sin DCF-vurdering i overensstemmelse med østrigske professionelle vurderingsnormer og i den forbindelse anvendt Austrian Airlines-ledelsens forretningsplan, som blev tilpasset for at tage højde for det ændrede erhvervsklima og de omkostningsbesparelser, som ledelsen havde givet tilsagn om. Den forretningsplan, der forelå den 5. december 2008, var baseret på, at selvstændigheden blev bibeholdt (»stand alone-basis«), og tager ikke hensyn til potentielle synergier, som kunne opnås med en strategisk partner. Forretningsplanen omfatter optimeringsforanstaltninger (som […]) på i alt […] EUR. Desuden antages det, at […].

(190) For at beregne indvirkningerne af disse foranstaltninger på Austrian Airlines' cash flow har Deloitte anvendt følgende tre faser for nutidsværdien (net present value, i det følgende benævnt »NPV«) i sin vurdering:

— fase I (12/2008–12/2012) på grundlag af ledelsens forretningsplans efter tilpasning foretaget af Deloitte

— fase II (2013–2021) på grundlag af […] for at tage hensyn hertil samt antagelse af en vækstrate på […] % årligt og

— fase III (fra 2022) som teminalværdi ud fra den antagelse, at virksomheden har opnået sin konstante, langsigtede vækstrate på […] % pr. år.

(191) Kommissionen konstaterer, at de antagelser, der ligger til grund for basisscenariet i dette specifikke tilfælde, er begrundede, navnlig med hensyn til […]. Desuden har Austrian Airlines' flypark en gennemsnitsalder på ca. […] år, hvilket er […] i forhold til konkurrenterne. Forskellene med hensyn til arten og alderen af Austrian Airlines' flypark kan til dels henføres til selskabets overtagelse af to konkurrenter (Lauda og Tyrolean), endvidere udviser flyparken en stor diversitet sammenlignet med konkurrenter af samme størrelse. Kommissionen konstaterer, at der på grundlag af disse to faktorer i basisscenariet skal tages hensyn til […], også selv om virksomheden er kriseramt og i betragtning af betydningen af besparelser ved genoprettelsen af rentabiliteten i denne branche.

(192) Nedenstående tabel giver en oversigt over resultaterne af beregningen af egenkapitalværdien. Beregningen er baseret på af det af Østrig forelagte forretningsscenario, hvor der bl.a. lægges en vejet gennemsnitlig kapitalomkostning (weighted average cost of capital, i det følgende benævnt »WACC«) til grund på […] % i fase I og II samt […] % ([31]) i fase III.

([30]) Domstolens dom af 16.5.2002, sag C-482/99, *Frankrig* mod *Kommissionen* (»Stardust Marine«), Sml. 2002 I, 4397, præmis 71.

([31]) Diskonteringsfaktoren for beregningen af terminalværdien (terminal value, i det følgende »TV«) beregnes som forskellen mellem den anvendte WACC-sats og den anslåede stabile langsigtede vækstrate (i det konkrete tilfælde […]).

Tabel 7:

Beregning af Austrian Airlines' selskabsværdi — basisscenario

i mio. EUR (*)

	Fase I					Fase II	Fase III
	dec. 2008 Faktisk	2009 Budget	2010 Budget	2011 Budget	2012 Budget	2013-21 Budget (***)	fra 2022 Terminalværdi
Indtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afskrivning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skat på EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat efter skat på EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ afskrivning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– ændring kapital-udgifter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– ændring drifts-kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Frit cash flow (FCF)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…] (**)
NPV fase I + II + III	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV i alt	[…]						
NPV fremført under-skud	[…]						
Ikke-erhvervsmæssige aktiver	[…]						
Markedsværdi af samlet kapital	[…]						
Nettogæld	[…]						
Egenkapitalværdi	[…]						

Kilde: Evalueringsrapport fra Deloitte af 19. marts 2009
(*) Forskelle skyldes afrunding
(**) Diskonteringsfaktor (se fodnote 31)
(***) Aggregerede tal (se fodnote 32)

(193) Den kumulative NPV af de frie cash flows i fase I, II ([32]) og III, værdien af fremført underskud og markedsværdien af ikke-erhvervsmæssige aktiver fører til en markedsværdi af Austrian Airlines' samlede kapital (»Entity Value«) på […] EUR. Markedsværdien af gælden pr. 5. december 2008 på […] EUR skal fratrækkes markedsværdien af den samlede kapital, hvorved der fremkommer en negativ egenkapitalværdi på […] EUR.

([32])

Fase II	2013 Budget	2014 Budget	2015 Budget	2016 Budget	2017 Budget	2018 Budget	2019 Budget	2020 Budget	2021 Budget	I alt
FCF	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
WACC	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	
NPV	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(194) Kommissionen tager til efterretning, at der i forbindelse med WACC-satsen, der anvendes som diskonteringssats til at beregne NPV af de frie cash flows, blev lagt en gældsrisikopræmie på […] basispoint for Austrian Airlines' gæld til grund. Denne følger af den risikopræmie, som blev anvendt af bankerne i forbindelse med det redningslån, der blev ydet i begyndelsen af 2009. Kommissionen bemærker, at der i december 2009 for en credit default-swap ([33]) fra Lufthansa krævedes en risikopræmie på […] basispoint. En risikopræmie på […] basispoint synes derfor ret lav og afspejler ikke fuldstændig risikosituationen i forbindelse med Austrian Airlines.

(195) Kommissionens ekspert har derfor fulgt Deloittes beregning med en WACC-sats på […] % og […] %. Kommissionen bemærker, at den anvendte WACC-sats — for at afspejle den risikopræmie, som Austrian Airlines' aktionærer og kreditorer kunne kræve — forhøjer Austrian Airlines' negative egenkapitalværdi betydeligt (se nedenstående tabel).

Tabel 8:

Analyse af følsomheden af WACC-satsen for Austrian Airlines' egenkapitalværdi

(mio. EUR)

WACC	Egenkapitalværdi	Forskel med hensyn til egenkapitalværdi
[…] % i fase I og II og […] % i fase III	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)

(196) Kommissionens ekspert vurderede desuden en kombination af den mest pessimistiske og den mest optimistiske kombination af hændelser og disses indvirkninger på Austrian Airlines' egenkapitalværdi. Eksperten foretog en vurdering på grundlag af Austrian Airlines' forretningsplan og Deloittes evalueringsmodel og beregnede »best case«- og »worst case«-scenarierne ved at anvende en gældsrisikopræmie, som markedet efter hans vurdering ville anvende. Resultaterne af disse følsomhedsanalyser er sammenfattet i nedenstående tabel.

Tabel 9:

Analyse af følsomheden for Austrian Airlines' egenkapitalværdi

i mio. EUR

	Markedsværdi af samlet kapital (1)	Nettogæld (2)	Eigen kapitalværdi (1) – (2)	Forskel mht. egenkapitalværdi	Forskel mht. egenkapitalværdi i %
»Best case« (»optimistisk«) scenario	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Basisscenario (Deloitte)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
»Worst case«-scenario	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(197) I forbindelse med »best case«-scenariet (mest optimistiske scenario) har Kommissionens ekspert antaget, at resultaterne i forbindelse med omstruktureringsplanen er bedre end antaget af ledelsen, og at personaleomkostningerne kan holdes på en konstant procentsats på […] % af indtægterne i perioden 2009-2012. WACC-satsen udgør […] %. Disse antagelser fører til en egenkapitalværdi på […] mio. EUR, hvilket er […] mio. EUR eller […] % mere positivt end det af Deloitte beregnede basisscenario.

([33]) En credit default-swap er et kreditderivat, hvor køberen af den pågældende swap skal yde en række betalinger til sælgeren og til gengæld modtager en godtgørelse, såfremt et lån bliver nødlidende (ikke tilbagebetales).

(198) I forbindelse med »worst case«-scenariet har Kommissionens ekspert taget udgangspunkt i en lavere vækst i omsætningen, som er i overensstemmelse med BNP-skønnene for Austrian Airlines' målmarkeder (dvs. […] % vækst i 2011 i stedet for […] % og […] % i 2012 i stedet for […] %), og i, at ledelsen i perioden 2011-2012 kun vil være i stand til at holde drifts- og personaleomkostningerne på en konstant procentsats i stedet for at indføre foranstaltninger til nedsættelse af omkostningerne. Dette fører til en egenkapitalværdi på […] mio. EUR, hvilket er […] mio. EUR eller […] % mere negativt end i forbindelse med basisscenariet.

(199) På grundlag heraf kan Kommissionen konkludere, at Austrian Airlines' egenkapitalværdi ud fra den antagelse, at aktiviteterne videreføres (»going concern-værdi«), på salgstidspunktet udgjorde mellem […] mio. EUR og […] mio. EUR, dvs. i gennemsnit […] mio. EUR.

Andel af egenkapitalværdien, som køberen skal betale for

(200) Kommissionen konstaterer, at denne egenkapitalværdi svarer til 100 % af kapitalandelene i Austrian Airlines. ÖIAG besidder kun 41,56 % af disse kapitalandele. I henhold til § 22, stk. 2, i den østrigske overtagelseslov er en direkte kontrollerede ejerandel imidlertid en direkte ejerandel i et selskab, som giver ejeren over 30 % af stemmerettighederne i forbindelse med de permanent stemmeberettigede aktier. I den foreliggende sag kan ÖIAG derfor anses som kontrollerende aktionær. Der er ingen anden aktionær, der ligeledes kunne anses som kontrollerende aktionær eller i det mindste som minoritetsaktionær med spærreminoritet (25 % og 1 aktie).

(201) Kommissionen konstaterer, at der normalt pålægges en kontrolpræmie, som afspejler den værditilvækst, der er betinget af fordelen ved kontrolmuligheden, når den oprindelige værdiindikation ikke afspejler denne mulighed. Dette bekræftes i den foreliggende sag af den omstændighed, at Lufthansa gennem erhvervelsen af en kontrollerende ejerandel i Austrian Airlines overtager hele ansvaret for omstruktureringen af virksomheden, og fordelen ved kontroludøvelsen ikke udgør en fordel for køberen, men snarere en byrde. Kommissionen er også enig med de østrigske myndigheder i, at en procentsats på 58,44 % udgør en negativ kontrolpræmie, som skal overtages af ÖIAG som kontrollerende aktionær, når selskabet sælger sine kapitalandele. Dette forklarer, hvorfor Lufthansa betaler en mere negativ pris end 41,56 % af going concern-prisen.

(202) Der kan også tages udgangspunkt i et »blokafslag« med hensyn til ÖIAG's kapitalandele. Dette afslag kan fastsættes for at afspejle de negative indvirkninger på aktiekursen, når en stor blok af kapitalandele udbydes til salg på samme tid, markedet oversvømmes med salgsordrer, og den utilstrækkelige efterspørgsel ikke opvejer udbuddet. I den foreliggende sag svarer ÖIAG's ejerandel i Austrian Airlines til 36 626 875 af i alt 88 134 724 aktier. Der skal også tages højde for, at kun 47,94 % af Austrian Airlines' aktiekapital handles på børsen. Det er derfor logisk, at ÖIAG ville acceptere en lavere pris for at kunne sælge sine kapitalandele *»en bloc«*.

(203) På grundlag heraf kan Kommissionen konkludere, at prisen for ÖIAG's ejerandel, der udgør 41,56 %, svarer til 100 % af egenkapitalværdien.

(204) Uanset de fremførte argumenter og de ovenfor anførte konklusioner konstaterer Kommissionen desuden, at værdien for 41,56 % uden hensyntagen til kontrolpræmien og »blokafslaget« vil udgøre mellem […] EUR og […] EUR, dvs. i gennemsnit […] EUR.

Pris, som Lufthansa har betalt for ÖIAG's kapitalandele i Austrian Airlines

(205) Som allerede anført består den pris, som Lufthansa har betalt, af tre dele: a) 366 268,75 EUR (0,01 EUR pr. aktie), b) et gældsbevis og c) et bidrag fra ÖIAG på 500 mio. EUR.

(206) Kommissionens ekspert har undersøgt den mulige udbetaling på grundlag af gældsbeviset. Denne konstaterede, at gældsbeviset forfalder til betaling efter undertegnelsen af Austrian Airlines' regnskabsdokumenter for det regnskabsår, der slutter i 2011. Ifølge vilkårene for gældsbeviset kan den højest mulige yderligere betaling ikke overstige det beløb pr. aktie, der betales til minoritetsaktionærerne i henhold til den østrigske overtagelseslov, såfremt Lufthansa ikke forhøjer sig tilbud til minoritetsaktionærerne. Det maksimumsbeløb, som ÖIAG kan modtage, udgør derfor 164,1 mio. EUR.

(207) Gældsbeviset omfatter to komponenter: […] ([34]).

(208) […]

(209) Kommissionens ekspert har undersøgt den rapport, som ÖIAG's rådgiver Merrill Lynch har udarbejdet, og hvori den mulige udbetaling på grundlag af gældsbeviset blev analyseret. Moore Stephens konkluderede, at Merrill Lynchs tilgang til vurderingen af udbetalingen på grundlag af gældsbeviset er baseret på fornuftige antagelser, og at der blev anvendt anerkendte og etablerede metoder til vurdering af kapitalmarkederne.

(210) Alligevel foretog Kommissionens ekspert en følsomhedsanalyse for at fastslå udbetalingen på grundlag af forskellige […]. Resultaterne er gengivet i nedenstående tabel.

([34]) Se fodnote 23.

Tabel 10:

Følsomhedsanalyse for […]

Følsomhed […]	kumulativ […]	kumulativ korrigeret konsolideret […]	udbetaling
0,0 %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)

(211) Med hensyn til […], som beregnes på grundlag af […], konstaterer Kommissionen, at der på grund af forringelsen af situationen på det europæiske passager- og luftfragtmarked er risiko for, at […].

(212) På grundlag af ovenstående synes […]. I betragtning heraf kan Kommissionen konkludere, at den pris, som Lufthansa har betalt, udgør mellem […] mio. EUR og […] mio. EUR, afhængigt af udbetalingen på grundlag af gældsbeviset (se tabel 11).

Tabel 11:

Oversigt over den pris, som Lufthansa har betalt

(mio. EUR)

Pris, som Lufthansa har betalt for ÖIAG's kapitalandele	Maksimumspris	Minimumspris
(1) Pris for ÖIAG's kapitalandele	(…)	(…)
(2) Gældsbevis ([…])	(…)	(…)
(3) ÖIAG's bidrag	(…)	(…)
I alt (1) + (2) + (3)	(…)	(…)

Den pris, der er betalt til minoritetsaktionærerne

(213) Med hensyn til den omstændighed, at Lufthansa vil betale en anden pris for de spredte aktier end for ÖIAG's kapitalandele, konstaterer Kommissionen, at offentlige overtagelser af virksomheder, der er børsnoteret i Østrig, er underlagt overtagelsesloven, som administreres af Übernahmekommission. Übernahmekommission sikrer, at minoritetsaktionærer beskyttes, og at overtagelsen gennemføres ud fra hensynet til målselskabet og værdipapirmarkederne.

(214) I henhold til overtagelsesloven er køberen af mere end 30 % af andelene i målselskabet forpligtet til at afgive et obligatorisk tilbud for alle målselskabets aktier inden for 20 dage efter overskridelsen af tærsklen (overtagelseslovens § 22).

(215) I henhold til overtagelseslovens § 26 må prisen for et obligatorisk eller frivilligt tilbud med henblik på at opnå kontrol ikke være lavere end den højeste modydelse, som tilbudsgiver har betalt eller aftalt for at erhverve disse aktier i målselskabet inden for de seneste 12 måneder inden indgivelsen af tilbuddet; denne pris skal desuden mindst svare til den gennemsnitlige, efter de relevante omsætninger vægtede, børskurs for den pågældende aktie gennem de seneste seks måneder inden den dag, hvor tilbuddet blev indgivet. Lufthansa er derfor som erhverver af en kontrollerende ejerandel i ÖIAG forpligtet til at afgive et tilbud over for alle aktionærer til den gennemsnitlige vægtede kurs. Kommissionen bemærker, at tilbudsgiveren ikke har nogen margen med hensyn til fastsættelsen af denne pris.

(216) Desuden har transaktionen været genstand for medieinteresse på grund af den offentlige udbudsprocedure for ÖIAG's kapitalandele, hvorfor aktiekursen blev påvirket af markedsaktivitet og spekulation. Prisforskellen kan også forklares ved det kontrolafslag, der gælder for minoritetsinteresser. I modsætning til kontrolpræmien afspejler minoritetsinteressernes værdi ikke den værdi, der er forbundet med den kontrollerende ejerandel.

(217) Mens den samlede pris, der er betalt til ÖIAG, er negativ og som tidligere forklaret kan udledes af et udbud efter forhandling, er den pris, der er betalt for de spredte aktier, lovbestemt, er faktisk kendt på forhånd for alle parter og ville i det foreliggende tilfælde udgøre ca. 220 mio. EUR.

(218) Kommissionen kan derfor konkludere, at prisen for minoritetsaktierne alene er baseret på lovbestemte forpligtelser, som Lufthansa skulle overholde, og at der på grundlag af den pris, der er betalt til minoritetsaktionærerne, i den foreliggende sag derfor ikke kan drages nogen konklusioner med hensyn til den pris, der er betalt til ÖIAG.

K o n k l u s i o n

(219) Det fremgår af ovenstående, at den pris, som Lufthansa har betalt for ÖIAG's kapitalandele, udgør mellem […] EUR og […] EUR. Dette skal sammenholdes med Austrian Airlines' »going concern-værdi«, som udgør mellem […] EUR og […] EUR, dvs. i gennemsnit […] EUR. Den betalte pris er derfor ikke lavere end »going concern-værdien«. Kommissionen bemærker, at selv hvis den betalte pris kun svarer til 41,56 % af selskabsværdien, ligger denne pris meget tæt på det interval, som eksperten har fastslået. Kommissionen konkluderer derfor, at den pris, som Lufthansa har betalt, lå inden for markedsprisintervallet for de kapitalandele i Austrian Airlines, som ÖIAG har solgt. Betingelserne havde derfor ingen indvirkninger på salgsprisen.

(220) Denne konklusion bekræftes af en kvalitativ vurdering af ovennævnte betingelser. Som nævnt ovenfor har de østrigske myndigheder anført, at de betingelser, som ÖIAG var pålagt som følge af privatiseringsmandatet, ikke var af en sådan art, at de indvirkede negativt eller i det hele taget på den pris, som køberen var parat til at betale.

(221) Med hensyn til målet om den »bedst mulige bevarelse af sikre arbejdspladser« er Kommissionen af den opfattelse, at dette krav kun udgør et mål, der skal opnås efter bedste evne (»best effort«-mål). Kommissionen konstaterer, at denne betingelse blev formuleret således, at potentielle købere ikke blev pålagt en bebyrdende eller bindende forpligtelse. I betragtning heraf konkluderer Kommissionen, at da denne betingelse ikke udgjorde en byrde, og dette var klart for alle potentielle købere på grundlag af formuleringen i udbudsmaterialet, resulterede den ikke i en nedsættelse af købsprisen og var ikke egnet til at afholde potentielle investorer fra at afgive et tilbud, og at det derfor ikke var forbundet med noget tab af midler for staten. Denne konklusion støttes også af, at alle de tilbud, der blev indgivet af tilbudsgiverne, var begrænsede og omhyggeligt formuleret, hvilket gav dem fleksibilitet til at sikre, at deres kommercielle og overskudsorienterede ambitioner kunne opfyldes ([35]).

([35]) Se i denne henseende også Kommissionens beslutning 2008/767/EF.

(222) Tilsvarende konstaterer Kommissionen med hensyn til »oprettelse af et organ, der skal varetage Østrigs interesser med hensyn til geografisk placering«, at et sådant organ kun er af rådgivende art og ikke har nogen beslutningsbeføjelser. Desuden blev ingen af de […] tilbudsgivere afskrækket af en sådan betingelse, da […]. Kommissionen kan derfor konkludere, at da denne betingelse ikke udgjorde en byrde, resulterede den ikke i en nedsættelse af købsprisen og var ikke egnet til at afholde potentielle investorer fra at afgive et tilbud. Den omfatter derfor ikke statsstøtte.

(223) Med hensyn til målet om »opretholdelse af hovedkontoret i Østrig« konstaterer Kommissionen, at alle […] tilbudsgivere har tilkendegivet, at de har til hensigt at opretholde hovedkontoret i Østrig. Da denne betingelser er baseret på »kerneaktionær«-kravets logik og kun udgør en præcisering af dette krav, behandler Kommissionen disse to krav under ét.

(224) Med hensyn til den østrigske kerneaktionærstruktur konstaterer Kommissionen, at denne forudsætning var gældende for alle tilbudsgivere, og at alle […] tilbudsgivere havde kendskab til og var interesserede i Austrian Airlines' særlige marked i bestemte regioner og havde en interesse i, at visse bilaterale trafikrettigheder blev opretholdt; […] I denne forbindelse konstaterer Kommissionen, at tilbudsgiverne havde til hensigt at overtage Austrian Airlines som fortsættende virksomhed og ikke som et aktiv. På grund af de reguleringsmæssige og andre særlige forhold i lufttransportsektoren bestemmes værdien af en flyverute i høj grad af immaterielle aktiver som f.eks. ankomst- og afgangstidspunker og lufttrafikrettigheder. Som sådant ville bibeholdelsen af disse rettigheder af både sælger og køber blive betragtet som et positivt element til potentielt at sikre selskabsværdien.

(225) I betragtning heraf kan Kommissionen konkludere, at denne betingelse og betingelsen om at opretholde hovedkontoret i Østrig i stedet for at udgøre byrder i det væsentlige var kommercielle betingelser, som faktisk var udformet til at opretholde bilaterale trafikrettigheder med bestemte tredjelande og dermed snarere til at sikre virksomhedens indtægter og Austrian Airlines' værdi for den potentielle køber end til f.eks. at foreskrive output- eller investeringsniveauet. Kommissionen er også af den opfattelse, at sådanne betingelser ganske vist kan medføre problemer med hensyn til foreneligheden med fællesskabsretten, men at relevansen heraf var klar og vigtig for alle potentielle tilbudsgivere, da opretholdelsen af trafikrettigheder er af afgørende betydning. I forbindelse med den nuværende udvikling på det internationale lufttransportmarked og de bilaterale aftaler med tredjelande er Kommissionen af den opfattelse, at sådanne betingelser ikke er usædvanlige i denne sektor.

(226) Kommissionen konstaterer endvidere, at ingen potentiel køber satte spørgsmålstegn ved disse betingelser, men at alle tilbudsgivere forsøgte at opfylde dem på lignende, om end forskellig måde […]. På grundlag heraf kan Kommissionen konkludere, at hverken kravet om at lade hovedkontoret forblive i Østrig eller kravet om at bibeholde en østrigsk kerneaktionærstruktur var af en sådan art, at det kunne nedsætte købsprisen, og ikke ville afholde potentielle investorer fra at afgive tilbud, således at det ikke var forbundet med noget tab af statslige midler.

(227) Mens sådanne betingelser under en udbudsprocedure generelt ville blive betragtet som betingelser, der kunne resultere i et potentielt tab af statsmidler, bekræfter den ovenstående kvalitative vurdering i dette specielle tilfælde, at betingelserne i betragtning af luftfartsindustriens meget særlige karakter ikke havde nogen indvirkning på den betalte pris, men tværtimod bidrog til at opretholde den fulde værdi af Austrian Airlines.

(228) I betragtning heraf konkluderer Kommissionen, at der ikke indgår støtte til Lufthansa i den pris, som selskabet har betalt for ÖIAG's kapitalandele i Austrian Airlines.

(229) Da Kommissionen har konstateret, at salget fandt sted til markedspris, behøver den som led i denne undersøgelse af, om der var tale om støtte, ikke undersøge yderligere, om privatiseringsprocessen var retfærdig og gennemsigtig.

6.1.2. *Anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip*

(230) Konklusionen om, at den pris, som Lufthansa har betalt for ÖIAG's kapitalandele i Austrian Airlines, svarer til markedsprisen, udelukker ikke den mulighed, at der blev ydet støtte til Austrian Airlines selv. Den omstændighed, at der blev betalt en markedspris for en sådan virksomhed, kan muligvis sikre, at der ikke ydes køberen ny støtte, men køberen bør ikke forveksles med den virksomhed, der sælges til en negativ pris. Ifølge Domstolens faste retspraksis er støtteelementet, når en virksomhed, der har modtaget en ulovlig støtte, købes til markedsprisen, dvs. til højeste pris, som en privat investor, der handlede på normale konkurrencevilkår, var parat til at betale for dette selskab i den situation, som det befandt sig i, bl.a. efter at have modtaget statsstøtte, blevet vurderet til markedsprisen og indbefattet i købsprisen ([36]).

([36]) Domstolens dom af 21.3.1991, sag C-305/89, *Italien* mod *Kommissionen* (»Alfa Romeo«), Sml. 1991 I, s. 6103, præmis 40; Domstolens dom af 20.9.2004, sag C-390/98, H.J. *Banks*, Sml. 2001 I, s. 6117, præmis 77; og Domstolens dom af 29.4.2004, sag C-277/00, *Tyskland* mod *Kommissionen* (»SMI«), Sml. 2004 I, s. 3925, præmis 80.

(231) Når en virksomhed således sælges af staten til en negativ pris, er salget til markedspris ikke et tilstrækkeligt kriterium for at konstatere, at staten har handlet som en markedsøkonomisk investor, og at der ikke blev ydet statsstøtte. En sådan markedsøkonomisk investor ville også sammenligne den negative markedspris med de omkostninger, der ville opstå i forbindelse med de alternative valgmuligheder, som i den foreliggende sag virksomhedens insolvens (»insolvensscenario«). De østrigske myndigheder har fremført, at beslutningen om at sælge deres ejerandel i Austrian Airlines til Lufthansa til en negativ pris var den billigste af de forskellige valgmuligheder, som de havde. Disse andre valgmuligheder var den strukturerede likvidation, stand alone-scenariet og insolvensscenariet.

(232) Kommissionen bemærker i denne henseende, at alternative scenarier ikke behøver at blive vurderet i detaljer i den foreliggende beslutning, da de alle ville føre til højere omkostninger end en insolvens.

Insolvensscenario

(233) I tilfælde af en insolvens ville de udestående forpligtelser over for de sikrede og ikke-sikrede kreditorer skulle fyldestgøres af provenuet af salget af de aktiver, der ikke var omfattet af ejendomsforbehold. Efter østrigsk ret er ingen kreditorer privilegerede, men kuratorens omkostninger skal betales forud for alle ikke-sikrede kreditorer. Medarbejderkrav behandles heller ikke privilegeret, således at de dækkes efter den kvote, der gælder for alle kreditorer. Aktionærer kunne sandsynligvis ikke regne med en betaling i tilfælde af insolvens. Til gengæld hæfter aktionærerne ikke udover tabet af deres kapitalandele.

ÖIAG's overtagelse af alle uindfriede forpligtelser for at undgå negative indvirkninger på selskabets andre kapitalinteresser

(234) De østrigske myndigheder har fremført i den forbindelse, at Austrian Airlines' insolvens ville medføre en nedsættelse af kreditværdigheden for ÖIAG's andre kapitalinteresser (såsom OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria osv.) og også en nedsættelse af kreditværdigheden for andre af den østrigske stats kapitalinteresser ([…]). De har desuden anført, at en sådan nedsættelse også ville påvirke disse virksomheders aktiekurs negativt og resultere i et massivt tab i forbindelse med ÖIAG's og Republikken Østrig kapitalinteresser.

(235) Nedsættelsen af kreditværdigheden ville efter de østrigske myndigheders mening være resultatet af bortfaldet af støtten fra moderselskabet. De er endvidere af den opfattelse, at støtten fra moderselskabet er en af hovedfaktorerne for kreditværdigheden. De har anført eksempler på private virksomheder, f.eks. kreditværdigheden for Bank Austria og Hypovereinsbank, som havde fået fordel af støtten fra deres moderselskab Unicredit.

(236) Kommissionen konstaterer som det første, at uanset om en virksomhed er fuldstændig privatejet eller statsejet, afhænger dens kreditvurdering ikke kun af støtten fra moderselskabet, men også af andre faktorer. Faktorer, der er afgørende for kreditværdigheden, er virksomhedens produktionskarakteristika, reinvesteringsrisikoen, drifts- og kapitaleffektiviteten samt kreditværdighedsfaktorer som afhængigheden af kunderne, diversificering, finansiel situation og likviditetsprofil generelt.

(237) Desuden vedrører de eksempler, der er sammenfattet i tabel 1, en nedsættelse af et moderselskabs kreditværdighed, som medførte en nedsættelse af dets datterselskabs kreditværdighed. På grund af den metode, der anvendes ved vurderingen af kreditværdigheden, kan et datterselskabs kreditværdighed ikke være bedre en moderselskabets. I den foreliggende sag råder ÖIAG ikke over nogen kreditværdighedsvurdering.

(238) Derudover er det i henhold til lov om ÖIAG af 26. april 2000 udtrykkeligt ikke tilladt for ÖIAG at konsolidere sig med sine kapitalinteresser, og desuden er selskabets forpligtelser dækket af en statsgaranti. ÖIAG's rolle synes snarere at være en formueforvaltningsfond end et holdingselskab i en diversificeret koncern. Kommissionen konstaterer endvidere, at en stor del af ÖIAG's kapitalinteresser (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) er noteret særskilt på børsen i Wien i stedet for at være samlet inden for en enkelt koncernstruktur, og at hovedparten af disse virksomheder ejes af andre aktionærer end ÖIAG. Kommissionen konstaterer endvidere, at analytikere ved undersøgelsen af de grundlæggende forretningsdata for virksomheder som OMV AG, Österreichische Post eller Telekom Austria ikke tager hensyn til udviklingen i andre virksomheder, hvori ÖIAG har kapitalandele ([37]).

(239) I betragtning heraf kan Kommissionen ikke støtte det argument, at Austrian Airlines' insolvens ville indvirke på kreditvurderingen af de andre kapitalinteresser og medføre en værdiforringelse af ÖIAG's kapitalandele. Kommissionen kan heller ikke acceptere, at Austrian Airlines' insolvens også ville påvirke kreditvurderingen og værdien af andre virksomheder, som ejes af Republikken Østrig.

ÖIAG's afholdelse af sociale omkostninger

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) De østrigske myndigheder og Austrian Airlines har fremsendt oplysninger til Kommissionen vedrørende tilfælde, hvor privatejede virksomheder frivilligt har afholdt omkostningerne ved socialplaner ved lukning af aktiviteter eller virksomheder i Østrig.

(244) På grundlag af disse oplysninger synes det at være almindelig praksis i Østrig, at et moderselskab eller en koncern afholder sociale omkostninger ved lukning af et datterselskab eller ved nedskæring af produktionskapacitet med henblik på flytning af produktionen til udlandet. De østrigske myndigheder har fremført, at det samme var tilfældet, hvis moderselskabet eller koncernen lod datterselskabet blive insolvent.

(245) Kommissionen konstaterer i den forbindelse, at moderselskabet i de tilfælde, der er anført som eksempel, forsat udbyder produkter under det likviderede datterselskabs mærkenavn i Østrig, også selv om produktionen eller dele heraf blev flyttet til udlandet. På denne baggrund bemærker Kommissionen, at det i økonomisk henseende kun er fornuftigt, at moderselskabet i forbindelse med et datterselskabs strukturerede likvidation påtager sig datterselskabets forpligtelser over for medarbejderne i henhold til gældende arbejdsret, når moderselskabet fortsat er til stede på det pågældende marked. I den foreliggende sag ville ÖIAG i det hypotetiske insolvensscenario imidlertid fuldstændig trække sig ud af lufttransportmarkedet i Østrig. Det synes derfor ikke overbevisende, at en privat investor (som et rent finansielt holdingselskab) i en tilsvarende situation som ÖIAG af grunde, der hænger sammen med »Austrian Airlines«-mærkets image (et mærke, hvormed den pågældende ikke længere forbandt nogen interesser), ville afholde sociale omkostninger.

(246) Kommissionen konstaterer også, at omfanget af Austrian Airlines' sociale omkostninger (se tabel 2), som hypotetisk ville blive afholdt af ÖIAG i tilfælde af insolvens, af samme grunde ikke kan sammenlignes med en frivillig afholdelse af sociale omkostninger. Kommissionen bemærker endvidere, at Austrian Airlines' sociale omkostninger i forhold til de sociale omkostninger, som andre virksomheder frivilligt har afholdt (se tabel 4), er meget høje, både med hensyn til den gennemsnitlige individuelle betaling og det samlede beløb.

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

(247) De østrigske myndigheder har fremført, at der åbenbart findes en række faktorer, som påvirker omkostningerne ved en sådan socialplan. De vigtigste faktorer er medarbejdernes anciennitet i virksomheden og lønniveau. I den foreliggende sag konstaterer Kommissionen, at omkostningerne ved en socialplan i tilfælde af en virksomheds insolvens og ved lukning af en produktionsenhed kan være nogle andre end ved en nedskæring af produktionskapaciteten, hvor virksomheden fortsat forbliver aktiv på markedet.

(248) Kommissionen er i den forbindelse af den opfattelse, at de østrigske myndigheder ikke har dokumenteret, at en insolvens ville have en tilstrækkelig negativ indvirkning på ÖIAG-holdingselskabets mærkeimage, således at sidstnævnte ville se sig forpligtet til frivilligt at afholde sociale omkostninger i denne størrelsesorden.

(249) Med hensyn til argumentet om, at ÖIAG faktisk fungerer som Austrian Airlines' moderselskab, bemærker Kommissionen, at det efter østrigsk ret, dvs. i henhold til den lov, som regulerer ÖIAG's oprettelse og virksomhed (§ 11, stk. 2, i lov om ÖIAG), ikke er tilladt at oprette en koncern mellem ÖIAG og de virksomheder, hvori ÖIAG har kapitalandele. Derudover konsoliderer ÖIAG i forbindelse med regnskabsaflæggelsen ikke resultaterne for de virksomheder, hvori selskabet har kapitalandele, i sin balance, som det kunne forventes af et privat holdingselskab. Dette bekræftes endvidere af, at (i) ÖIAG og de virksomheder, hvori selskabet har kapitalandele, i henseende til den europæiske konkurrenceret ikke synes at være en økonomisk enhed, og at (ii) Kommissionen i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (»EF-fusionsforordningen«) ([38]) ikke anser ÖIAG som koncern med henblik på beregningen af omsætningstærsklerne.

(250) Uanset det sociale og politiske pres, der ville være resultatet af en beslutning om at tillade Austrian Airlines' insolvens, fastholder Kommissionen den opfattelse, som den gav udtryk for ved procedurens indledning, nemlig at ÖIAG's beslutning om frivilligt at afholde omkostninger i forbindelse med en socialplan i tilfælde af Austrian Airlines' insolvens synes at følge af, at ÖIAG er et statsligt holdingselskab, og en privat investor, der driver et holdingselskab, ikke ville afholde disse omkostninger under lignende omstændigheder.

(251) Det må derfor konstateres, at ÖIAG's omkostninger i tilfælde af Austrian Airlines' insolvens ville være lig nul.

6.1.3. *Konklusion*

(252) Kommissionen har ganske vist konkluderet, at der med salgsproceduren blev opnået den højest mulige markedspris for Austrian Airlines, men den er også nået frem til den opfattelse, at luftfartsselskabets insolvens havde udgjort en billigere valgmulighed for staten. Kommissionen mener derfor, at det beløb, hvormed den negative pris overstiger insolvensomkostningerne for staten og ÖIAG, skal betragtes som statslige midler ydet til Austrian Airlines. Da insolvensomkostningerne for aktionæren er lig nul, er statsstøttebeløbet den negative pris' fulde beløb, som befinder sig i et interval mellem […] EUR og […] EUR — med et maksimalt støttebeløb på […] EUR.

(253) Den negative købspris omfatter statslige midler, da den direkte ydes af et organ (ÖIAG), som fuldt ud ejes af staten og kontrolleres af denne. Den følger af det privatiseringsmandat, hvorved den østrigske regering gav ÖIAG beføjelse til at sælge alle sine kapitalandele i Austrian Airlines, og kan derfor tilregnes staten. Den er rettet mod en virksomhed (Austrian Airlines), som navnlig efter liberaliseringen af lufttransporten konkurrerer med andre EF-luftfartsselskaber. Den påvirker samhandelen i Fællesskabet, da den vedrører en virksomhed, som er aktiv i trafikken mellem medlemsstaterne, og fordrejer konkurrencen.

(254) Den negative købspris skal derfor betragtes som statsstøtte som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

7. **STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLESMARKEDET**

(255) Efter at Kommissionen har konkluderet, at den negative købspris udgør statsstøtte, skal Kommissionen undersøge, om denne støtte er forenelig med fællesmarkedet.

(256) Det er derfor nødvendigt at undersøge støttens forenelighed med fællesmarkedet på grundlag af EF-traktatens artikel 87, stk. 2 og 3, som indeholder undtagelser fra den generelle regel om en støttes uforenelighed i artikel 87, stk. 1.

(257) I den foreliggende sag kan kun undtagelsen i artikel 87, stk. 3, litra c), finde anvendelse. I henhold til artikel 87, stk. 3, litra c), kan der ydes statsstøtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(258) I denne henseende er de regler, der skal anvendes til at fastslå støttens forenelighed med fællesmarkedet, rammebestemmelserne fra 2004 samt rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994.

([38]) EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1.

7.1. **Forenelighed med fællesmarkedet og mulig tilsidesættelse af reglerne for det indre marked**

(259) Ved procedurens indledning fastslog Kommissionen, at Østrig havde udstedt et privatiseringsmandat til ÖIAG, hvori der var fastsat en række betingelser. Kommissionen har konstateret under proceduren, at disse betingelser under de særlige omstændigheder, der gør sig gældende i denne sag, ikke var af en sådan art, at de havde haft en negativ indflydelse eller en eller anden indflydelse på den pris, som køberen var parat til at betale.

(260) Ved en første betragtning kunne de salgsbetingelser, hvorefter der skulle oprettes et organ, der skal varetage Østrigs interesser med hensyn til geografisk placering, og bibeholdes en østrigsk kerneaktionærstruktur, samt kravet om opretholdelse af Austrian Airlines' hovedkontor i Østrig, give anledning til problemer med hensyn til EF-traktatens artikel 43, 49 og 56 om etableringsfriheden, retten til fri udveksling af tjenesteydelser og den frie bevægelighed for kapital.

(261) Der rejser sig således det spørgsmål, om Kommissionen skal tage en mulig tilsidesættelse af reglerne for det indre marked i betragtning, når den vurderer, om statsstøtten er forenelig med fællesmarkedet ([39]).

(262) I den foreliggende sag har Kommissionen konstateret, at de betingelser, der er fastsat i privatiseringsmandatet, på ingen måde medførte en større fordrejning på grund af den negative pris, da betingelserne ikke havde nogen materielle indvirkninger på den betalte pris. I den foreliggende sag er betingelserne vedrørende aktionærerne og virksomhedens hovedkontor knyttet sammen med bilaterale luftfartsaftaler, og i denne form medfører anvendelsen heraf ikke forskelsbehandling af de potentielle købere, da alle vil have den samme interesse i videreførelsen for på denne måde at beskytte deres mulige aktiviteter. De betingelser, der er fastsat i privatiseringsmandatet, har derfor ikke pålagt yderligere begrænsninger end de begrænsninger, der allerede findes i de bilaterale luftfartsaftaler. Der er derfor ingen grund til at tage en mulig tilsidesættelse af reglerne for det indre marked i betragtning ved vurderingen af støttens forenelighed.

(263) Kommissionen skal derfor vurdere, om omstruktureringsplanen er i overensstemmelse med bestemmelserne i de gældende rammebestemmelser. I henhold til grundprincippet (punkt 31 i rammebestemmelserne fra 2004) kan »omstruktureringsstøtte kun […] godkendes i tilfælde, hvor det kan godtgøres, at den ikke strider mod Fællesskabets interesse. Omstruktureringsstøtte kan kun godkendes, hvis den opfylder en række strenge betingelser, og hvis der er sikkerhed for, at eventuelle konkurrencefordrejninger opvejes af fordelene ved at holde virksomheden i live […], og at der i princippet er tilstrækkelige modydelser til fordel for konkurrenterne«.

(264) I rammebestemmelserne anføres derefter forskellige betingelser for ydelse af omstruktureringsstøtte.

7.1.1. *Virksomhedens identitet og betingelser for at kunne modtage støtte*

(265) Ifølge punkt 13 i rammebestemmelserne kan »en virksomhed, der tilhører eller er i færd med at blive overtaget af en større koncern, […] normalt ikke modtage rednings- eller omstruktureringsstøtte, medmindre det kan påvises, at virksomhedens vanskeligheder hidrører fra virksomheden selv og ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at virksomhedens vanskeligheder er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem«.

(266) Ved procedurens indledning fastslog Kommissionen, at visse klagere havde fremført, at Austrian Airlines ikke var støtteberettiget i forbindelse med Lufthansas overtagelse af Austrian Airlines.

(267) Kommissionen bemærker i den forbindelse, at selv om Lufthansa ifølge den anmeldte foranstaltning overtager Austrian Airlines, skyldes de vanskeligheder, som Austrian Airlines står over for, imidlertid ikke den planlagte overtagelse. De østrigske myndigheder har desuden anført, at nedsættelsen af Austrian Airlines' gæld (»finansiel omstrukturering«) udgør den pris, som Lufthansa er rede til at acceptere for overtagelsen efter et gennemsigtigt og åbent udbud, og at salget ikke ville blive gennemført uden denne foranstaltning.

(268) Kommissionen konstaterer, at det fremgår af den østrigske stats beslutninger med hensyn til tildelingen af midler og de aftaler, der er indgået mellem ÖIAG og Lufthansa, at Austrian Airlines og ikke Lufthansa er modtager af de tildelte midler, og at de tildelte midler modtages af Austrian Airlines i form af en kapitalforhøjelse. Den væsentligste virkning af tildelingen af midler er det omstrukturerede Austrian Airlines' overlevelse. Kommissionen konstaterer endvidere, at Austrian Airlines ikke indgår i Lufthansa-koncernen indtil afslutningen af salget, således at spørgsmålet, om Lufthansa kunne have saneret Austrian Airlines med egne midler, er irrelevant. Der foreligger heller intet koncernforhold mellem Lufthansa og Austrian Airlines, som er baseret på det allerede eksisterende samarbejde. Kommissionen kan derfor konkludere, at Austrian Airlines ikke indgår i Lufthansa-koncernen.

([39]) Ifølge retspraksis kan »gennemførelsesforanstaltninger til en støtte, som er i strid med andre særlige traktatbestemmelser end artikel 92 og 93, […] være så uløseligt forbundet med støttens formål, at det ikke er muligt at bedømme dem isoleret« (se Domstolens dom af 22.3.1977, sag 74/76, *Ianelli & Volpi* mod *Meroni*, Sml. 1977, s. 557, og Domstolens dom af 15.6.1993, sag C-225/91, *Matra* mod *Kommissionen*, Sml. 1993 I, s. 3203, præmis 41).

(269) Kommissionen kan således konkludere, at Austrian Airlines er modtager af støtten.

(270) Som det næste skal Kommissionen afklare, om Austrian Airlines er berettiget til omstruktureringsstøtte i henhold til rammebestemmelserne fra 2004. Kommissionen var allerede nået til denne konklusion i beslutningen om godkendelse af redningsstøtten ([40]) og i beslutningen om at indlede undersøgelsesproceduren. Under undersøgelsesproceduren er der ikke fremkommet omstændigheder, der kunne give anledning til at ændre denne vurdering.

(271) Kommissionen kan konkludere i den forbindelse, at Austrian Airlines er en kriseramt virksomhed som omhandlet i rammebestemmelserne fra 2004.

7.1.2. *Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet*

(272) Ifølge den anden betingelse (som anført i punkt 35 i rammebestemmelserne fra 2004) skal »omstruktureringsplanen, der skal strække sig over en så kort periode som muligt, […] inden for en rimelig tidshorisont og på grundlag af realistiske forventninger om de fremtidige betingelser for driften genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet«.

(273) Det hedder endvidere i rammebestemmelserne fra 2004 (punkt 37), at »omstruktureringsplanen skal omfatte foranstaltninger til en vending af udviklingen, så virksomheden efter omstruktureringen vil kunne dække alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger. Den omstrukturerede virksomheds afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt til, at den kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp«.

(274) Ved procedurens indledning rejste Kommissionen spørgsmål med hensyn til de antagelser, der lå til grund for den fremlagte omstruktureringsplan. Den rejste også spørgsmål med hensyn til de omkostningsbesparelser og synergier, som planen henviser til, i betragtning af, at Austrian Airlines og Lufthansa allerede samarbejder i stor udstrækning.

(275) Med hensyn til den omstændighed, at Lufthansa og Austrian Airlines allerede samarbejder inden for rammerne af Star Alliance, og med hensyn til deres joint ventures har Østrig fremsendt Kommissionen oplysninger, hvoraf det fremgår, at integrationen af virksomheder i lufttransportsektoren i forbindelse med en kapitalinteresse ud fra økonomiske betragtninger er betydeligt større, hvilket medfører større omkostningsbesparelser end i partnerskaber uden en kapitalinteresse. Østrig har henvist til ekspertundersøgelser, hvorefter der blev opnået omkostningsbesparelser på ca. 1,9 % i forbindelse med rent koordinerende partnerskaber, mens fælles aktiviteter resulterede i besparelser på ca. 5,6 % af de samlede omkostninger. Et samarbejde, der blev støttet af en kapitalinteresse, medførte derimod omkostningsbesparelser på ca. 11,4 % ([41]).

([40]) Se fodnote 8.
([41]) Se fodnote 27.

(276) Kommissionen bemærker, at omstruktureringsplanen er baseret på en konsolidering af de fordele, der følger af omkostningsnedsættelser og de synergier, der fremkommer ved luftfartsselskabets integration i Lufthansa-koncernen. Den indeholder en reduktion og nydimensionering af flåden, produktoptimering, omkostningsreducerede foranstaltninger og synergipotentiale.

(277) […] Kommission konstaterer, at den senere Lufthansa-forretningsplan så vidt muligt tager hensyn til forringelsen af situationen på det globale lufttransportmarked og navnlig på Austrian Airlines' markeder i Central- og Østeuropa. Lufthansa har bemærket, at udsigterne er forværret betydeligt på grund af den økonomiske krise i forhold til planen fra oktober 2008.

(278) Lufthansa har anført, at det fremgår af den femårige finansieringsplan (2009-2013), at virksomheden både i »basisscenariet« og i det »realistiske scenario« samt i det »pessimistiske scenario« på kort- og mellemlang sigt […]. Selskabet forventer […], at Austrian Airlines vil være i stand til at dække sine afskrivninger, omkostningerne til flyleasing og renteudgifterne fra […]. […].

(279) Lufthansa har bemærket, at nogle af de foranstaltninger, der er lagt til grund […]. Efter Lufthansas opfattelse kan Austrian Airlines' langsigtede rentabilitet imidlertid kun genoprettes, hvis den ændrede omstruktureringsplan — såvel som andre endnu ikke færdigforhandlede foranstaltninger til at nedsætte omkostningerne — kan gennemføres som planlagt, og de nødvendige omkostningsbesparelser derved kan opnås.

(280) Forretningsplanen er baseret på en gennemsnitlig USD/EUR-valutakurs på ca. […] og en gennemsnitlig råoliepris på […] pr. tønde for 2009-2013. Det antages endvidere heri, at […].

(281) Indtægterne ved lufttrafik vil i 2009 […]. Ifølge planen vil der derefter indtræde en […] årligt i det omfang, hvori Austrian Airlines' markeder retter sig og indtjeningssynergier bærer frugt. I […] vil virksomhedens indtægter ved lufttrafik ifølge planen igen nå niveauet fra […].

(282) […] Med hensyn til belægningsprocenterne i perioden 2008-2010 forventes således […], hvilket først vil blive forbedret fra […]. Gennemsnitsindtægterne pr. passagerkilometer vil i 2009 formentlig ligeledes […].

(283) […] ([42]).

(284) På grundlag af sammenslutningen mellem Austrian Airlines og Lufthansa omfatter planen indtjeningssynergier på […] EUR og omkostningssynergier på […] EUR, som skal opnås fra […].

([42]) […]

(285) Med hensyn til indtjeningssynergierne opnås en tredjedel på grundlag af […], en tredjedel på grundlag af […] og en sidste tredjedel på grundlag af […].

(286) […]

(287) Med hensyn til personalet er der fastsat […]. På nuværende tidspunkt omfatter Austrian Airlines' salgsorganisation […] medarbejdere, heraf […] i Østrig. Lufthansa regner med […]. Dette betyder, at […]. Derudover indeholder omstruktureringsplanen også en tilpasning […], da disse kapaciteter integreres i Lufthansa-koncernen. Denne tilpasning vil føre til […] ([…]). Desuden er der planlagt mindre ændringer i andre forretningssegmenter, f.eks. i forbindelse med […]. Mellem udgangen af 2008 og 2013 nedsættes disse foranstaltninger til […].

(288) De samlede ekstraordinære omkostninger på […] mio. EUR, der er forudset til Austrian Airlines i perioden 2009-2013, omfatter omkostninger […].

Tabel 12:

EBIT før ekstraordinære poster, 2008-2013, ifølge Lufthansas antagelser

(mio. EUR)

EBIT før ekstraordinære poster	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(289) Virksomhedens EBIT (operationelt breakeven) før ekstraordinære post vil ifølge beregningerne […].

(290) Lufthansa har imidlertid henvist til, at Austrian Airlines har en årlig rentebyrde på ca. […] EUR på grund af betydelige rentebærende finansielle forpligtelser og pensionsforpligtelser. Breakeven-punktet vil blive nået i […].

(291) Kommissionen skal vurdere, om Austrian Airlines er i stand til at gennemføre omstruktureringen med godt resultat inden for den fastsatte frist. […]

(292) På grundlag af den reviderede plan skulle Austrian Airlines være i stand til at nedsætte sine omkostninger betydeligt. Denne stærke reduktion af omkostningsgrundlaget skulle sammen med […] give virksomheden den nødvendige fleksibilitet og tilpasningsevne til at gøre fremskridt med virkeliggørelsen af målene.

(293) I betragtning heraf er Kommissionen af den opfattelse, at Austrian Airlines skulle være i stand til at gennemføre omstruktureringen med godt resultat inden 2015. I den forbindelse mener Kommissionen imidlertid ikke, at datoen for iværksættelsen af »Go4Profit«-programmet skal betragtes som påbegyndelsen af omstruktureringen. Det ser snarere ud til, at de foranstaltninger, der blev truffet som led i »Go4Profit«-programmet — også selv om de har medført en reduktion af Austrian Airlines' omkostninger — ikke var tilstrækkelige til at omstrukturere virksomheden og var udformet i forbindelse med en stand alone-løsning.

(294) Kommissionen skal også vurdere, om de antagelser, som omstruktureringsplanen er baseret på, er rimelige efter omstændighederne, og om forudsigelserne og prognoserne svarer til det, der kræves i rammebestemmelserne. Rammebestemmelserne fra 2004 (punkt 35) fastsætter i denne forbindelse: »Denne plan skal forelægges Kommissionen med alle nødvendige detaljer og skal særligt omfatte en markedsanalyse. Forbedringen af rentabiliteten skal først og fremmest opnås gennem de interne foranstaltninger, der er indeholdt i omstruktureringsplanen. Den kan bygges på eksterne faktorer såsom pris- og efterspørgselssvingninger, som virksomheden ikke har større indflydelse på, men kun hvis de anførte forventninger til markedsudviklingen nyder generel anerkendelse.«

(295) Kommissionen er i den forbindelse af den opfattelse, at den forretningsplan, der blev forelagt i april 2009, omfatter realistiske negative prognoser. De antagelser med hensyn til brændstofprisen, valutakurserne, trafikmængden og markedsudviklingen, som Lufthansa forelagde for Kommissionen, er rimelige, og derfor synes forudsigelserne i omstruktureringsplanen med hensyn til fremskridtene i forbindelse med Austrian Airlines' samlede resultat troværdige under hensyntagen til den økonomiske krises indvirkninger på lufttransportsektoren. Kommissionen konstaterer, at en virksomhed med større sandsynlighed vil blive rentabel på lang sigt under en ny, privat ejers kontrol, således at salget i denne henseende faktisk er et centralt aspekt i forbindelse med omstruktureringen af Austrian Airlines.

(296) I lyset af ovennævnte faktorer er Kommissionen af den opfattelse, at Austrian Airlines vil være i stand til at genoprette sin langsigtede rentabilitet fra 2015 som fastsat i forretningsplanen for 2009-2015. Rentabiliteten genoprettes således inden for en omstruktureringsperiode på ca. seks år, hvilket Kommissionen anser for at være et passende tidsrum.

7.1.3. *Egetbidragets størrelse*

(297) Med hensyn til egetbidragets størrelse fastsætter rammebestemmelserne fra 2004 (punkt 43), at »støttemodtagerne […] selv [skal] yde et betydeligt bidrag til omstruktureringsplanen med egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ved ekstern finansiering på markedsvilkår. Et sådant bidrag er udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel. Bidraget skal være et reelt bidrag, dvs. et faktisk bidrag, hvilket udelukker forventede fremtidige gevinster såsom cash flow, og det skal være så stort som muligt.« Det er anført i rammebestemmelserne, hvilket egetbidrag der normalt vil blive anset for at være passende. Når der er tale om en virksomhed af Austrian Airlines' størrelse, vil dette beløb udgøre 50 %. Kommissionen konstaterer i den forbindelse, at i henhold til rammebestemmelserne fra 2004 (punkt 18) gælder disse, medmindre andet gælder i henhold til de særlige regler for kriseramte virksomheder inden for den pågældende sektor, herunder regler for lufttransportsektoren.

(298) De østrigske myndigheder har fremført i den forbindelse, at rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994, som er en lex specialis med hensyn til statsstøtte til luftfartsselskaber, ikke foreskriver et eget finansielt bidrag af en bestemt størrelsesorden. De har imidlertid efterfølgende givet udtryk for, at dette krav under alle omstændigheder er opfyldt, og at egetbidraget overstiger 50 % af de nødvendige omstruktureringsomkostninger.

(299) De østrigske myndigheder har fremført, at de samlede omstruktureringsomkostninger udgør […] EUR, og da den statsstøtte, som Østrig har ydet, udgør 500 mio. EUR, beløber Austrian Airlines' og Lufthansas eget finansielle bidrag sig til ca. […] mio. EUR, dvs. 55,5 % af det samlede beløb.

(300) Oplysningerne fra Lufthansa afviger en smule herfra. Lufthansa har fremført, at de samlede omstruktureringsomkostninger udgør […] mio. EUR. Da de midler, som Østrig har tildelt, derfor ligeledes udgør 500 mio. EUR, beløber Austrian Airlines' og Lufthansas eget finansielle bidrag sig til ca. […] mio. EUR, dvs. 67 % af det samlede beløb.

(301) Både Østrig og Lufthansa har fremført, at Lufthansa skal nedbringe gælden for at fastholde egenkapitalandelen på koncernplan på det tidligere niveau, da Austrian Airlines har en større gældsætning end Lufthansa. Austrian Airlines samlede nettogæld (uden redningsstøtten på 200 mio. EUR, som skal tilbagebetales efter gennemførelsen af overtagelsen) beløber sig til ca. […] EUR. Efter den delvise tilbagebetaling ved hjælp af tilførslen af midler på 500 mio. EUR er der fortsat en nettogæld på […] mio. EUR. Austrian Airlines overtages af Lufthansa med denne gæld. Dette svarer til […]. Forskellen i forhold til Lufthansas gældsætning, […], udgør […]. EUR. På nuværende tidspunkt er det imidlertid ikke klart, hvordan og hvornår Austrian Airlines' gæld vil blive betalt.

(302) I tilfælde af, at Lufthansa betaler dette beløb til Austrian Airlines i form at en kapitaltilførsel, kan Kommissionen acceptere, at dette beløb udgør et egetbidrag. En ren overtagelse af Austrian Airlines' gældsbyrde og indvirkningen heraf på Lufthansas koncernregnskab ville imidlertid ikke i sig selv udgøre et egetbidrag. Kommissionen konstaterer, at såfremt dette element ikke betragtes som omstruktureringsomkostninger og som egetbidrag, fremkommer der beløb på […].

(303) Med hensyn til Austrian Airlines' kumulerede driftsunderskud for perioden 2009-2013, som er anført i tabel 12, blev det samlede beløb på […] EUR med en diskonteringssats på 9,7 % diskonteret til en nutidsværdi (NPV) på […] EUR. Kommissionen kan acceptere, at dette beløb, som tilføres kontant af Lufthansa, udgør et egetbidrag til omstruktureringsplanen.

(304) Med hensyn til visse andre omkostninger, f.eks. omkostninger til integrationen med henblik på at opnå årlige synergieffekter ([…] EUR), løbende yderligere omstruktureringsomkostninger efter salget i december 2008 ([…] EUR) og transaktionsomkostninger ([…] EUR), accepterer Kommissionen, at disse indgår i omstruktureringsomkostningerne. De afholdes af Lufthansa.

(305) Hvad imidlertid angår omkostningerne i forbindelse med »Go4Profit«-programmet på […] EUR, agter Kommissionen ikke at betragte disse som støtteberettigede omkostninger, da de opstod inden iværksættelsen af omstruktureringsplanen. Det samme gælder de højere refinansieringsomkostninger på grund af finanskrisen på […] EUR, som af de østrigske myndigheder blev omtalt som poster i Lufthansas omstruktureringsomkostninger; Kommissionen konstaterer, at disse omkostninger ikke blev anført af Lufthansa, og at de udgør normale driftsomkostninger.

(306) I nedenstående tabel er Kommissionens vurdering af de forskellige poster i omstruktureringsomkostningerne sammenfattet.

Tabel 13:

Austrian Airlines' omstruktureringsomkostninger

Foranstaltning	Bemærkninger fra Østrig	Bemærkninger fra Lufthansa	Kommissionens vurdering
ÖIAG's bidrag til nedbringelse af nettogælden	500 mio. EUR 0 % egetbidrag	500 mio. EUR 0 % egetbidrag	500 mio. EUR 0 % egetbidrag
Reduktion af gældsætningen til Lufthansas niveau	(…)	(…)	(…)
Omkostninger i forbindelse med »Go4Profit« programmet	(…)	(…)	(…)
Yderligere omstruktureringsforanstaltninger iværksat siden december 2008	(…)	(…)	(…)
Omkostninger til integration med henblik på skabelse af nødvendige synergier	(…)	(…)	(…)
Rådgivnings-/transaktionsomkostninger	(…)	(…)	(…)
Højere refinansierings-omkostninger på grund af finanskrisen	(…)	(…)	(…)
Nutidsværdi (NPV) af de kumulerede driftsunderskud	(…)	(…)	(…)
Omstruktureringsomkostninger i alt	(…)	(…)	(…)
Egetbidragets størrelse	[…] EUR (56 %)	[…] EUR (67 %)	[…] EUR (64 %) EUR […] (52 %)

(307) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at de samlede omstruktureringsomkostninger vil udgøre ca. […] mio. EUR (eller […] EUR i tilfælde af, at Lufthansa ikke nedbringer Austrian Airlines' gæld med […] EUR), idet egetbidraget (som ydes i fællesskab eller individuelt af Austrian Airlines og/eller Lufthansa) udgør […] EUR (eller […] EUR). Dette svarer til 64 % (eller 52 %) af omstruktureringsomkostningerne. Kommissionen kan derfor konkludere, at kravet om at bidrage med et tilstrækkeligt beløb til omstruktureringsomkostningerne er opfyldt i det foreliggende tilfælde.

7.1.4. *Støtten skal begrænses til et minimum*

(308) I punkt 43 i rammebestemmelserne fra 2004 hedder det: »Støttebeløbet og støtteintensiteten skal begrænses til det absolutte minimum af de omstruktureringsomkostninger, der er nødvendige for at kunne gennemføre omstruktureringen under hensyn til virksomhedens, aktionærernes eller den pågældende koncerns finansielle ressourcer. Ved vurderingen heraf tages der hensyn til eventuel redningsstøtte, som virksomheden har modtaget på et tidligere tidspunkt.« Kommissionen vurderer, at denne betingelse er opfyldt.

(309) Omstruktureringsomkostningerne udgør som nævnt ovenfor […] EUR, mens støttebeløbet er begrænset til 500 mio. EUR. Både Østrig og Lufthansa har anført, at beløbet på 500 mio. EUR udgør det minimum, der er nødvendigt for at genoprette Austrian Airlines' langsigtede rentabilitet. Uden tilskuddet, som anvendes til at nedbringe Austrian Airlines' gæld, vil Lufthansas overtagelse af virksomheden ikke være økonomisk bæredygtig.

(310) Kommissionen konstaterer i den forbindelse, at beløbet på 500 mio. EUR som negativ minimumspris, som Lufthansa var rede til at acceptere, følger af et offentligt udbud. Kommissionen konstaterer også, at det pågældende beløb udelukkende anvendes til at nedbringe Austrian Airlines' uforholdsmæssig store gæld og derfor ikke vil give Austrian Airlines nogen overskudslikviditet.

(311) Kommissionen anser dette beløb for at være acceptabelt og konkluderer, at der ikke ydes en urimelig stor støtte, når det sammenholdes med de pågældende omkostninger. Hovedparten af midlerne til omstruktureringen tilvejebringes af Austrian Airlines og/eller Lufthansa med egne midler.

7.1.5. *Kompenserende modydelser*

(312) Rammebestemmelserne fra 2004 (punkt 38) fastsætter desuden følgende: »Der skal træffes bestemmelse om kompenserende modydelser for at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene begrænses mest muligt, således at de positive virkninger, der søges opnået, kommer til at opveje de skadelige virkninger. I modsat fald vil støtten blive anset for at »stride mod den fælles interesse« og dermed være uforenelig med fællesmarkedet.«

(313) Det er endvidere anført (punkt 39): »Disse modydelser kan bestå i at afhænde aktiver, indskrænke kapaciteten eller virksomhedens aktivitetsniveau på markedet og fjerne hindringer for adgang til de pågældende markeder. Når Kommissionen foretager sin vurdering af, om de pågældende modydelser er hensigtsmæssige, vil den tage hensyn til strukturen og konkurrenceforholdene på markedet for at undgå, at en given modydelse medfører en forværring af strukturen på markedet […].«

(314) Med hensyn til kravet om passende modydelser som omhandlet i rammebestemmelserne fra 2004 og rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994 har både Østrig og Lufthansa fremført, at grundlaget for vurderingen af foranstaltninger for at forhindre konkurrencefordrejning er punkt 38, nr. 3, i rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994, hvorefter kapacitetsnedskæringer skal indgå i et omstruktureringsprogram, hvis genetablering af finansiel levedygtighed og/eller markedsforholdene kræver dette.

(315) De østrigske myndigheder og Lufthansa har fremført, at rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994 går forud for rammebestemmelserne fra 2004, da de er en lex specialis i forhold til disse. Dette fremgår af punkt 18 i rammebestemmelserne fra 2004, hvorefter rammebestemmelserne gælder, medmindre andet gælder i henhold til de særlige regler for kriseramte virksomheder inden for den pågældende sektor. Hverken genetablering af finansiel levedygtighed eller markedsforholdene kræver modydelser, som går videre end de foranstaltninger, der allerede er planlagt som led i omstruktureringen.

(316) Med hensyn til dette argument er Kommissionen af den opfattelse, at markedsforholdene i den foreliggende sag faktisk kræver en yderligere kapacitetsnedskæring. Kommissionen er ikke enig i den påstand, at de eneste indikatorer for en overkapacitet, som den skal tage i betragtning, er utilstrækkelige belægningsprocenter og/eller hyppig udtræden fra markedsdeltageres side og manglende incitamenter for nye aktører til at gå ind på markedet. I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at Austrian Airlines siden 2006 har gennemført foranstaltninger til omkostningsnedsættelse og omstrukturering som led i »Go4Profit«-programmet, og at dette program ikke har genoprettet virksomhedens rentabilitet. Austrian Airlines har tidligere været tabsgivende, giver på nuværende tidspunkt tab og vil også være tabsgivende på mellemlang sigt, således at selskabet skal reducere sit omkostningsgrundlag og nedlægge eller nedskære kapacitet i ikke-rentable segmenter af de markeder, som det betjener.

(317) Punkt 40 i rammebestemmelserne fra 2004 fastsætter følgende: »Indskrænkningens omfang må afgøres på grundlag af de konkrete omstændigheder. Kommissionen vil bestemme omfanget af de fornødne modydelser med udgangspunkt i den markedsundersøgelse, der er knyttet til omstruktureringsplanen, og eventuelt på grundlag af andre oplysninger, som Kommissionen måtte være i besiddelse af, herunder oplysninger fra berørte parter.«

(318) De østrigske myndigheder har anført, at Austrian Airlines fra 2006 iværksatte omstruktureringsprogrammet »Go4Profit«, i hvilken forbindelse selskabet reducerede flådestørrelsen og indstillede en række langdistanceruter. Kapaciteten på langdistanceruterne blev nedskåret med ca. […]. Antallet af ansatte blev reduceret med […] stillinger eller ca. […] og flåden reduceret fra […] fly.

(319) Kommissionen konstaterer i den forbindelse, at »Go4Profit«-programmet blev indledt i 2006 og fortsatte i 2007. Det kan derfor ikke reelt betragtes som en plan, der vedvarende har haft tilknytning til de foranstaltninger, der blev anmeldt i december 2008 og ændret i april 2009. Som følge heraf og af de årsager, der er anført i betragtning 293, vil Kommissionen kun tage kapacitetsnedskæringer, der er foretaget efter 2008, i betragtning som modydelser.

(320) I løbet af 2008 blev kapaciteten inden for ruteflyvninger nedskåret med ca. […] og i forbindelse med charterflyvninger med […], hvilket svarer til en kapacitetsnedskæring i antallet af udbudte sædekilometer (ASK) på i alt […] i forhold til året før.

(321) I den omstruktureringsplan, der blev anmeldt i december 2008, fastsatte Lufthansa […]

(322) Derudover blev der i begyndelsen af 2009 truffet yderligere omstruktureringsforanstaltninger, som medførte en yderligere kapacitetsnedskæring inden for ruteflyvninger (både ved nedlæggelse af ruter og beskæring af afgange) på […] og inden for charterflyvninger på […]. Dette har medført en kapacitetsnedskæring inden for ASK fra 2008 til 2009 på i alt […]. Det skal imidlertid bemærkes, at omstruktureringsplanen er baseret på den antagelse, at markedsudviklingen vendes, og kapaciteten forhøjes i 2010.

(323) De østrigske myndigheder har tilbudt som modydelse, at Austrian Airlines (herunder dets datterselskaber) reducerer det samlede antal udbudte sædekilometer med 15 % i perioden fra begyndelsen af 2008 og indtil den 31. december 2010 (sammenligningsgrundlag er det samlede antal udbudte sædekilometer i regnskabsåret 2007). Dette omfatter en betydelig reduktion inden for charterflyvninger, hvor de udbudte sædekilometer indtil udgangen af […] vil blive reduceret med […] i forhold til […].

(324) Derudover — og i overensstemmelse med Kommissionens krav — begrænses væksten i antallet af udbudte sædekilometer efter 2010 til den gennemsnitlige vækstrate, der er fastsat for de luftfartsselskaber, der er medlem af Association of European Airlines; denne begrænsning vil forblive i kraft enten indtil udgangen af 2015 eller, såfremt dette er tilfældet inden udgangen af 2015, indtil det tidspunkt, hvor Austrian Airlines opnår et balanceret EBIT.

(325) For at Kommissionen kan overvåge, at dette loft for kapacitetsstigninger overholdes, skal der hvert år indsendes rapporter til Kommissionen inden udgangen af marts i året efter det kalenderår, som rapporten vedrører.

(326) Kommissionen bemærker, at lufttransportmarkedet ganske vist oplevede en markant afmatning i begyndelsen af 2009, men at kapacitetsnedskæringerne og vækstloftet skal vurderes i hele den periode, hvor de er gældende, idet der skal tages højde for muligheden for et markedsopsving i 2010, som vil ytre sig ved et yderligere fald i luftfartsselskabets markedsandel. Kommissionen bemærker derudover, at flåden i den planlagte omstruktureringsperiode reduceres fra 98 fly i 2008 til […] fly i 2011. Kommissionen konstaterer i den forbindelse, at […].

(327) Derudover er Kommissionen af den opfattelse, at i betragtning af den snævre forbindelse mellem den statsstøtte, der er forbundet med den østrigske stats salg af ejerandelen i Austrian Airlines, og fusionen mellem Lufthansa og Austrian Airlines skal modydelserne i forbindelse med statsstøtten vurderes i lyset af de modydelser, der er foreslået i forbindelse med den igangværende fusionskontrolprocedure ([43]).

(328) Lufthansa og Austrian Airlines har foreslået visse modydelser i forbindelse med den parallelle fusionsbeslutning, f.eks. at stille en række slots til rådighed i forskellige lufthavne med fuldt udnyttet kapacitet for at gøre det muligt for en eller flere nye markedsaktører at drive en ny eller supplerende konkurrencedygtig luftrute. I henhold hertil forpligter Lufthansa, Austrian Airlines og deres respektive datterselskabet sig til i overensstemmelse med en særlig procedure at stille slots ([44]) til rådighed i lufthavnene i Wien, Stuttgart, Köln, München, Frankfurt og Bruxelles på de ruter, hvor Kommissionen har konstateret konkurrenceproblemer ([45]) (i det følgende benævnt »de identificerede bypar«).

(329) Antallet af slots, der skal stilles til rådighed, skal gøre det muligt for en ny flytransportudbyder ([46]) at beflyve de identificerede bypar med følgende frekvens:

— Wien-Stuttgart: op til tre (3) afgange om dagen

— Wien-Köln/Bonn: op til tre (3) afgange om dagen, men ikke over 18 afgange om ugen

— Wien-München: op til fire (4) afgange om dagen

— Wien-Frankfurt: op til fem (5) afgange om dagen

— Wien-Bruxelles: op til fire (4) afgange om dagen, men ikke over 24 afgange om ugen.

(330) Med disse modydelser vil konkurrerende virksomheder rettidigt og med stor sandsynlighed kunne komme ind på markedet eller udvide aktiviteterne på de berørte ruter og derfor påvirke den fusionerede enheds markedsstilling.

(331) På baggrund af ovenstående er Kommissionen af den opfattelse, at under de særlige omstændigheder, der gør sig gældende i den foreliggende sag, udgør de modydelser, der er foreslået i forbindelse med fusionsbeslutningen, nemlig den foreslåede kapacitetsnedskæring sammen med begrænsningen af væksten efter 2010, betragtet under ét tilstrækkelige modydelser til at modvirke de konkurrencefordrejninger, der er forbundet med omstruktureringen.

7.1.6. *Yderligere vilkår og tilsagn*

(332) I henhold til punkt 46 i rammebestemmelserne fra 2004 og punkt 40 (andet punktum) i rammebestemmelserne for statsstøtte til luftfartssektoren fra 1994 kan Kommissionen foruden modydelserne fastsætte vilkår og forpligtelser for at sikre, at støtten ikke fordrejer konkurrencen i strid med den fælles interesse.

(333) Som allerede nævnt bemærker Kommissionen, at Republikken Østrig opretholder en række bilaterale luftfartsaftaler med bestemte tredjelande, hvor EF-udpegningen ikke anerkendes.

(334) Langt størstedelen af bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande indeholder allerede klausulen om EF-udpegning, enten på grundlag af bilaterale forhandlinger eller en horisontal aftale. I overensstemmelse med deres fællesskabsretlige forpligtelser har de østrigske myndigheder i denne forbindelse givet tilsagn om at opsige aftalerne eller genforhandle dem i henhold til bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 847/2004 af 29. april 2004 om forhandling og gennemførelse af luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande ([47]).

([43]) Sag COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines.

([44]) Dvs. den tilladelse, som gives et luftfartsselskab til at benytte lufthavnsinfrastrukturen i en lufthavn på en given dag og på et givet tidspunkt til landing eller afgang.

([45]) Dette gælder ruterne mellem følgende byer: Wien-Stuttgart, Wien-Köln, Wien-München, Wien-Frankfurt og Wien-Bruxelles.

([46]) Defineret som »ethvert flyselskab eller flyselskaber, der deltager i samme alliance (bortset fra fusionspartnerne, inklusive alle flyselskaber, der kontrolleres af dem), der individuelt eller i fællesskab under fælles rutenummer udbyder nye eller supplerende konkurrencedygtige flyruter«.

([47]) EUT L 157 af 30.4.2004, s. 7.

(335) I løbet af undersøgelsesproceduren blev Kommissionen gjort opmærksom på, at Austrian Airlines har en ejerandel på 51 % i Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) Efter Kommissionens mening kunne dette forhold give anledning til problemer, da forordning (EF) nr. 793/2004 ([48]) (»EU-forordningen om ankomst- og afgangstidspunkter«) fastsætter følgende (artikel 4): »Den medlemsstat, der har ansvaret for en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, sikrer: a) at fartplansformidleren i en fartplansformidlet lufthavn handler i henhold til denne forordning på uafhængig, neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde, b) at koordinatoren i en koordineret lufthavn er uafhængig ved funktionelt at adskille koordinatoren fra enhver involveret part. Finansieringen af koordinatorens virksomhed skal være tilrettelagt således, at den garanterer koordinatorens uafhængige status, c) at koordinatoren handler i henhold til denne forordning på neutral, ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde.«

(337) Ifølge Kommissionen betyder funktionel adskillelse bl.a., at koordinatoren bør handle uafhængigt af og ikke må modtage instrukser fra eller være forpligtet til at aflægge rapport til lufthavnens forvaltningsorgan, en tjenesteudbyder eller et luftfartsselskab, der opererer fra den pågældende lufthavn. Endvidere finder Kommissionen, at finansieringen af koordinatorens virksomhed skal være tilrettelagt således, at koordinatoren er finansielt uafhængig af enhver part, som direkte påvirkes af — eller har interesser i — koordinatorens aktiviteter. Koordinatoren bør derfor føre særskilte regnskaber og budgetter og må ikke lade sin finansiering være udelukkende afhængig af lufthavnens forvaltningsorgan, en tjenesteudbyder eller et luftfartsselskab.

(338) Kommissionen konstaterer i denne forbindelse, at de østrigske myndigheder har givet tilsagn om, at Austrian Airlines vil gå i gang med at reducere sin ejerandel i SCA til 25 %, og at Flughafen Wien AG — som på nuværende tidspunkt har en ejerandel på 40 % i SCA — efter denne omstruktureringsproces ikke vil have majoriteten i SCA. Austrian Airlines' reducerede ejerandel i SCA vil ikke udgøre en substantiel spærreminoritet efter østrigsk selskabsret. Reduktionen skal være afsluttet inden udgangen af IATA's sommerfartplansæson 2009. Kommissionen bemærker, at kapitalandelene skal besiddes af en tredjepart, der er uafhængig af både Austrian Airlines og Flughafen Wien AG, med henblik på at sikre slotkoordinatorens uafhængighed.

7.1.7. *Princippet om engangsstøtte*

(339) Ved procedurens indledning fastslog Kommissionen, at Austrian Airlines har modtaget redningsstøtte, der er godkendt af Kommissionen. Den konstaterede endvidere, at hverken Austrian Airlines eller en anden virksomhed inden for koncernen tidligere har modtaget omstruktureringsstøtte.

(340) Kommissionen minder om, at redningsstøtten (som blev ydet i form af en garanti på 100 % for et lån på 200 mio. EUR) ifølge beslutningen om redningsstøtte af 19. januar 2009 indstilles, når Kommissionen har taget endelig stilling (ved at vedtage den foreliggende beslutning) til den salgsprocedure/omstruktureringsplan, som de østrigske myndigheder har anmeldt ([49]).

(341) Republikken Østrig har desuden givet tilsagn om ikke at tildele Austrian Airlines eller en del af Austrian Airlines Group yderligere rednings- eller omstruktureringsstøtte inden for ti år efter tidspunktet for tildelingen af redningsstøtten eller afslutningen på omstruktureringsperioden —

VEDTAGET DENNE BESLUTNING:

Artikel 1

Den omstruktureringsstøtte, som Østrig har ydet Austrian Airlines, betragtes som forenelig med fællesmarkedet efter EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), under forudsætning af, at betingelserne i artikel 2 opfyldes, for så vidt den omstruktureringsplan, der er anmeldt til Kommissionen, gennemføres fuldt ud.

Artikel 2

(1) Østrig træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at Austrian Airlines inden udgangen af 2010 nedskærer sin samlede kapacitet inden for udbudte sædekilometer (ASK) med 15 % af niveauet i januar 2008. Derefter begrænses Austrian Airlines' kapacitetsstigning til gennemsnittet af den stigningstakt, der blev fastsat for de luftfartsselskaber, der er medlem af Association of European Airlines. Denne begrænsning forbliver i kraft indtil udgangen af 2015, eller indtil Austrian Airlines opnår et balanceret EBIT (breakeven), såfremt dette er tilfældet tidligere.

(2) Østrig træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at Austrian Airlines senest den 30. september 2009 reducerer sin ejerandel i Schedule Coordination Austria GmbH til 25 %, og at hverken Flughafen Wien AG eller en anden part, som kontrolleres af Austrian Airlines eller Flughafen Wien AG, har en majoritet i Schedule Coordination Austria efter denne omstruktureringsproces.

(3) Østrig træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at betingelserne i fusionsbeslutningen i sag COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines overholdes.

([48]) Se fodnote 28.

([49]) Se betragtning 15.

(4) Østrig opsiger bilaterale luftfartsaftaler, som ikke indeholder klausulen om EF-udpegning, eller genforhandler dem i henhold til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 847/2004. Østrig underretter Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at sådanne aftaler er forenelige med fællesskabsretten med hensyn til anerkendelsen af EF-udpegningen.

(5) Østrig forelægger senest den 31. december 2009 Kommissionen en rapport om gennemførelsen og forvaltningen af omstruktureringsplanen samt om de foranstaltninger, der er truffet for at sikre, at Austrian Airlines ejerandel i Schedule Coordination Austria GmbH reduceres. Østrig meddeler senest den 31. april 2010, hvilke foranstaltninger der er truffet for at gennemføre artikel 2, stk. 4. Østrig forelægger Kommissionen årlige rapporter om gennemførelsen af omstruktureringsplanen samt om kapacitetsstigningen hvert år indtil 2015.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Republikken Østrig.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. august 2009.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand