IV

(EÜ asutamislepingu, ELi lepingu ja Euratomi asutamislepingu kohaselt enne 1. detsembrit 2009 vastu võetud õigusaktid)

KOMISJONI OTSUS,

28. august 2009,

riigiabi C 6/09 (*ex* N 663/08) kohta – Austria Austrian Airlines – ümberkorralduskava

(teatavaks tehtud numbri K(2009) 6686 all)

(Ainult saksakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2010/137/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele [1]

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Komisjon teatas 11. veebruari 2009. aasta kirjas Austria Vabariigile oma otsusest algatada EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 ettenähtud menetlus Austria riigile kuuluvate Austrian Airlinesi aktsiate võõrandamise kohta.

(2) 11. märtsil 2009 saatis Austria komisjonile märkused menetluse algatamise kohta.

(3) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* [2]. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama meetme kohta märkusi ühe kuu jooksul nimetatud avaldamise kuupäevast.

(4) Komisjon sai huvitatud isikutelt märkused. Komisjon edastas märkused Austriale elektronposti teel 15. aprillil 2009. Austriale anti võimalus esitada nimetatud märkuste kohta märkusi. Komisjon sai Austria märkused elektronposti teel 8. mail 2009.

(5) Austria palvel peeti kohtumised 7. mail 2009 ja 18. mail 2009. Pärast nimetatud kohtumisi edastati 22. mail 2009 ja 18. juunil 2009 komisjonile nõutud lisateave.

2. ASJAOLUD

2.1. Uurimise taust

(6) Kontsern Austrian Airlines (edaspidi „Austrian Airlines") koosneb kolmest ettevõttest: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, 1957. aastal asutatud ja võrgule orienteeritud lennuettevõte, Tiroler Luftfahrt GesmbH (edaspidi „Tiroler Luftfahrt"), 1978. aastal asutatud piirkondlik tütarettevõte, ning Lauda Air Luftfahrt GmbH (edaspidi „Lauda Air"), 1979. aastal asutatud tellimuslende korraldav tütarettevõte. Austrian Airlinesi registrijärgne asukoht on Viin ja kontsern pakub lennuliiklusteenuseid sõlmlennujaamade kaudu Viini rahvusvahelisel lennuväljal ja Innsbrucki lennuväljal. Kontsern Austrian Airlines on Star Alliance'i liige.

(7) Austria riigile kuulub riikliku valdusühingu Österreichische Industrieholding AG (edaspidi „ÖIAG") kaudu 41,56 % Austrian Airlinesi aktsiatest. ÖIAG on suurim aktsionär.

(8) Võttes arvesse problemaatilist ja üha halvenevat finantsolukorda, millega Austrian Airlines juba mitu aastat silmitsi seisab (vt komisjoni 19. jaanuari 2009. aasta otsust riigiabi nr 72/2008 kohta, Austrian Airlines – päästmisabi) [3], andis Austria Vabariigi valitsus 12. augustil 2008 mandaadi erastamiseks, millega volitatakse valdusühingut ÖIAG võõrandama kõik talle kuuluvad Austrian Airlinesi aktsiad. 29. oktoobril 2008 pikendati mandaati 31. detsembrini 2008.

[1] ELT C 57, 11.3.2009, lk 8.
[2] Vt joonealune märkus 1.
[3] *Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata.

(9) ÖIAG avaldas hanketeated 13. augustil 2008 Austria ja rahvusvahelises ajakirjanduses, ([4]) kutsudes potentsiaalseid investoreid üles väljendama oma huvi ÖIAG aktsiate omandamise vastu kontsernis Austrian Airlines. Pakkujatel oli sooviavalduse esitamiseks aega kuni 24. augustini 2008. Ühtekokku teatas oma huvist 12 investorit.

(10) 28. augustil 2008 teatati potentsiaalsetele investoritele, et nad peavad ülevõtmiskava esitama 12. septembriks 2008. Kava pidi sisaldama teavet pakkuja kohta, Austrian Airlinesi strateegilist tulevikukontseptsiooni, ettepanekut tehingu struktuuri kohta, teavet kavandatava rahastamise ning lisateavet lepingu sisu (lubadused, tagatised) kohta. Esitati üksnes kolm ülevõtmiskava ([5]).

(11) 16. septembril 2008 kutsuti kolme järelejäänud pakkujat üles esitama oma lõplik pakkumine ilma ostu-müügihinnata 21. oktoobriks 2008 ja lõplik pakkumine koos ostu-müügihinnaga 24. oktoobriks 2008.

(12) 21. oktoobril 2008 esitas Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „Lufthansa") ainsa pakkujana pakkumise, kaasa arvatud leping ja strateegiline kontseptsioon ilma hinnata, nagu oligi nõutud. 24. oktoobril 2008 esitas Lufthansa siduva pakkumise koos hinnaga, mida ta on valmis maksma valdusühingule ÖIAG kuuluvate Austrian Airlinesi aktsiate eest.

(13) 24. oktoobril 2008 esitas ka ettevõte S7 […] (*) pakkumise. Air France-KLM pakkumist ei esitanud ([6]).

(14) Tehingu kiitis 3. detsembril 2008 heaks Deutsche Lufthansa AG nõukogu ja 5. detsembril 2008 ÖIAG nõukogu.

(15) Erastamisprotsessi lõpus esitas Lufthansa seega väljavalitud pakkujana pakkumise valdusühingule ÖIAG kuuluvate Austrian Airlinesi aktsiate kohta, mille kiitis heaks ÖIAG nõukogu.

(16) ÖIAG ja Lufthansa vahel sõlmitud tehingu puhul nähakse ette, et

— Lufthansa maksab valdusühingule ÖIAG ostu-müügihinnana 366 268,75 eurot;

— ÖIAG saab optsioonitunnistuse, ([7]) millest võib tuleneda täiendava makse nõue summas 162 miljonit eurot;

— ÖIAG tasub sihtotstarbelise äriühingu kaudu 500 miljoni euro suuruse summa, mida Lufthansa kasutab Austrian Airlinesi kapitali suurendamiseks.

(17) Õiguskindlusest tulenevatel põhjustel oli Austria Vabariik 21. detsembril 2008 esitatud märkustes meetme kohta seisukohal, et müügitehing ei ole seotud riigiabi andmisega, sest Austrian Airlinesi eest makstav hind on võrdne ettevõtte turuhinnaga.

(18) Igal juhul ei ole hinna puhul, mida Lufthansa maksab riigi osaluse eest kontsernis Austrian Airlines, tegemist riigiabiga, sest kõik alternatiivsed stsenaariumid oleksid valdusühingu ÖIAG jaoks toonud kaasa suuremad kulud.

(19) Peale selle ja ilma et see piiraks eespool toodud argumente, väidavad Austria ametiasutused, et juhul, kui komisjon ei jõua otsusele selles, et kõnealuste meetmete puhul ei ole tegemist riigiabiga, esitavad nad ka Austrian Airlinesi ümberkorralduskava, selleks et abi sobiks kokku EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktiga c.

(20) Seoses päästmisabiga teatas Austria Vabariik 19. detsembril 2008 komisjonile oma otsusest anda Austrian Airlinesile päästmisabi 100 % tagatisena, selleks et võimaldada ettevõttel saada rahastatavat laenu enam kui 200 miljoni euro suuruses summas. Päästmisabi kiideti heaks 19. jaanuaril 2009.

(21) Vastavalt päästmisabi käsitlevale otsusele lõpetatakse päästmisabi (riikliku tagatisena raamkrediidilepingule) andmine, kui komisjon jõuab abi õigusliku hindamisega seotud lõplikule seisukohale (lõplik otsus) Austria ametiasutuste poolt esitatud müügiprotsessi/ümberkorralduskava suhtes ([8]).

2.2. **Hinnatavad meetmed**

(22) Otsuses ametliku uurimismenetluse algatamise kohta (edaspidi „menetluse algatamise otsus") tõstatati küsimused, kas:

— Austria riigi osaluse eest kontsernis Austrian Airlines saavutatud ostu-müügihind vastab turuhinnale;

([4]) *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* ja *Financial Times* (Euroopa väljaanne).
([5]) Air France-KLM, Deutsche Lufthansa ja S7 (Venemaa lennuettevõte).
(*) Konfidentsiaalsed andmed.
([6]) Ettevõtte Air France-KLM märkusi erastamisprotsessi kohta vt punkt 4.4.
([7]) Kolm aastat pärast tähtaega või hiljemalt pärast ajavahemikku kuni 31. detsembrini 2011 käsitlevate finantsaruannete esitamist saab ÖIAG täiendava makse 162 miljoni euro suuruses summas. Tasumisele kuuluv summa arvutatakse järgmise valemi järgi: […].
([8]) Vt komisjoni 19. jaanuari 2009. aasta otsus riigiabi NN 72/08 kohta, Austria – Austrian Airlines – päästmisabi, põhjendus 71.

— ÖIAG tegutses negatiivse hinnaga ([9]) nõustudes turumajandusliku investorina, kuna kõik alternatiivsed stsenaariumid oleksid toonud endaga kaasa suuremad kulud, ja

— riigiabi olemasolu korral kujutab nimetatud abi endast ühisturuga kokkusobivat ümberkorraldusabi.

2.2.1. *Valdusühingule ÖIAG kuuluvate Austrian Airlinesi aktsiate turuhind*

(23) Komisjon väljendas kahtlust, kas müügiga seotud tingimusi arvesse võttes on Lufthansa poolt aktsiate eest makstav hind võrdne turuhinnaga. Valdusühingule ÖIAG antud erastamismandaadis oli ette nähtud, et

„valdusühingule ÖIAG antakse volitused erastada ettevõte Austrian Airlines AG juhul, kui säilitatakse Austria põhiaktsionäri struktuur (25 % + 1 aktsia). Eesmärk on järgmine:

1) säilitada kaubamärk Austrian;

2) säilitada ettevõtte Austria peakorter;

3) säilitada tegevuskohale sobiv lennuteede võrk ning võtta majandus- ja äritegevuskohana arvesse Austriat;

4) säilitada parimal võimalikul viisil püsivad töökohad Austrian Airlinesis ja Viini lennujaamas;

5) moodustada nõukogu Austria tegevuskohta puudutavate huvide kaitsmiseks."

(24) Austria riigile makstavat hinda täiendatakse olukorra paranemise klausliga, mille kohaselt tehakse Austria riigile väljamakseid võimalikust kasumist. Komisjoni eesmärk oli saada selgust selle mehhanismi ja selle väärtuse kohta.

(25) Menetluse algatamisel oli komisjon kahtleval seisukohal, kas Austrian Airlinesi müük toimus mõistlikel tingimustel. Komisjon märkis samuti, et ta ei suutnud lõpuks hinnata, kas müügiga seotud tingimused olid sellised, et need avaldasid mõju makstud hinnale.

(26) Lufthansa makstud hinnaga seoses märkis komisjon, et ta ei suutnud lõpuks kindlaks teha, kas enam kui 162 miljonit eurot väärt optsioonitunnistus on piisav hüvitis Austria riigile väiksema aktsiahinna eest, millega Austria riik nõustub ostu-müügitehingu sõlmimise korral, või kas ehk riik aktsiahinnaga nõustumise korral, mis on oluliselt väiksem hinnast, mida makstakse teistele aktsionäridele, ei anna seeläbi Lufthansale ja seega Austrian Airlinesile riigiabi.

([9]) Negatiivsed hinnad on edaspidi esitatud sulgudes.

(27) Lufthansa makstava negatiivse hinna puhul, mille kohta esitas kaebuse ka Air France-KLM, ei selgu, kas kõigil pakkujatel oli võrdne võimalus esitada pakkumine samadel tingimustel. Samuti ei selgunud, kas kõigil pakkujatel oli piisavalt aega ja teavet müüki pandud varade hindamiseks. Komisjon märkis samuti, et Lufthansa makstav hind riigilt saadavate aktsiate eest erineb sõltumatutele aktsionäridele makstavast hinnast (on nimelt sellest väiksem).

2.2.2. *ÖIAG tegutses turumajandusliku investorina, sest teiste stsenaariumide puhul oleksid kaasnenud suuremad kulud*

(28) Austria ametiasutused selgitasid, et ÖIAG seisis silmitsi ühega kolmest võimalikust stsenaariumist, mis oleks toonud endaga kaasa suuremad kulud, kui ta ei oleks oma osalust müünud:

— Austrian Airlinesi likvideerimine: ÖIAG kannab Austrian Airlinesi kontrollitud likvideerimise käigus tekkivad kulud (hinnanguliselt kuni […] eurot);

— maksejõuetuse väljakuulutamine Austrian Airlinesi poolt: ÖIAG ei toeta Austrian Airlinesi, mille tulemusel muutub ettevõte maksejõuetuks. Otsesed ja kaudsed kulud, mis on suuremad erastamise netokuludest, kannab sellisel juhul ÖIAG;

— Austrian Airlinesi ümberkorraldamine ja samaaegselt iseseisvuse säilitamine (autonoomsuse säilitamine): ÖIAG rahastab Austrian Airlinesi ümberkorraldamist, selleks et ettevõte saaks säilitada oma iseseisvuse (autonoomsuse säilitamine).

(29) Menetluse algatamisel oli komisjon kahtleval seisukohal, kas riigi valitud lahendus on kooskõlas turumajandusliku investori põhimõttega. Komisjonil ei olnud piisavalt andmeid likvideerimiskulude kohta, mis oleks tulnud kanda ettevõtte likvideerimise korral, ega kulude ja kahjude kohta, mis oleksid valdusühingule ÖIAG tekkinud maksejõuetuse korral. Samavõrd ebapiisavalt oli komisjonil teavet iseseisvuse säilitamise võimaluse hindamiseks.

(30) Komisjon juhtis tähelepanu asjaolule, et ei saa nõustuda sellega, et aktsionär on automaatselt kohustatud kandma kulud, mis tulenevad ettevõtte maksejõuetusest või likvideerimisest. Kaalutlused sotsiaalsete ja majanduslike tagajärgede kohta, kui ÖIAG ei toeta Austrian Airlinesi, näisid tulenevat sellest, et ÖIAG on riiklik valdusühing. Peale selle märkis komisjon, et Austria ametiasutuste argumendid põhinevad sellel, et väljavalitud pakkuja makstava hinna puhul on tegemist suurima võimaliku hinnaga.

2.2.3. *Esitatud kava Austrian Airlinesi ümberkorraldamiseks*

(31) Kuna komisjon jõudis järeldusele, et riigiabi olemasolu ei saa välistada, pidi ta ümberkorralduskava hindama kohaldatava õiguse alusel ehk raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste alusel ([10]) (edaspidi „2004. aasta suunised") ning vastavalt komisjoni teatisele EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamise kohta lennundussektorile antava riigiabi korral ([11]) (edaspidi „1994. aasta lennundussektori suunised").

(32) Nimetatud suunistes on loetletud mitmesugused tingimused, mille korral saab anda ümberkorraldusabi. Menetluse algatamisel oli komisjon kahtleval seisukohal, kas ettevõtte abikõlblikkuse, pikaajalise elujõulisuse taastamise, abisumma, tasakaalustusmeetmete ja omafinantseeringuga seotud tingimused on täidetud.

3. AUSTRIA MÄRKUSED

(33) Austria ametiasutused alustasid oma märkusi taustteabega erastamisprotsessi kohta ja erastamisprotsessi kirjeldamisega. Kooskõlas ühenduse õigusega oli erastamisprotsess avatud ja sellest teatati avalikult ning kõiki pakkujaid käsitleti erastamisprotsessi kõikides etappides võrdselt. Kuigi erastamisprotsess toimus lühikese ajavahemiku jooksul, oli Austria ametiasutuste sõnul kõigil pakkujatel piisavalt aega vajaliku teabe hankimiseks ning nimetatud teabe alusel oli kõigil pakkujatel võimalik koostada lõplik pakkumine.

3.1. Erastamise käigus kehtestatud tingimused

(34) Erastamismandaadiga kehtestatud tingimuste puhul teevad Austria ametiasutused vahet „heade püüdluste eesmärkidel":

i) Austria jaoks sobiva lennuteede võrgu säilitamine;

ii) töökohtade säilitamine parimal võimalikul viisil

ning „siduvatel eesmärkidel":

iii) kaubamärgi Austrian säilitamine;

iv) ettevõtte Austria peakorteri säilitamine;

v) nõukogu moodustamine Austria tegevuskohta puudutavate huvide kaitsmiseks;

vi) Austria põhiaktsionäri struktuuri säilitamine (25 % + 1 aktsia).

(35) Peale selle märkisid Austria ametiasutused, et mitte ükski pakkuja ei vaidlustanud nende eesmärkide saavutatavust ega väitnud, et sel puhul on tegemist *tingimustega*, mis avaldavad mõju ostu-müügihinnale.

(36) Otsuses ametliku uurimismenetluse algatamise kohta märkis komisjon vastavalt oma varasematele otsustele, ([12]) et eesmärkide puhul, nagu i) „Austria jaoks sobiva lennuteede võrgu säilitamine" ja iii) „kaubamärgi Austrian säilitamine", võib järeldada, et need tingimused ei avalda ostu-müügihinnale negatiivset mõju.

3.1.1. *Töökohtade säilitamine parimal võimalikul viisil*

(37) Austria ametiasutused selgitavad, et need tingimused ei tohiks anda põhjust muretsemiseks. ÖIAG poolt pakkujatele esitatud lepingudokumendid ei sisaldanud sellekohaseid kohustusi. Austria ametiasutused juhivad tähelepanu sellele, et komisjon on oma varasemates otsustes väitnud, et mittediskrimineerivad tingimused, millega kutsutakse ostjaid üles töökohti säilitama, on lubatud ([13]). Mis tahes mõju ostu-müügihinnale on välistatud, sest selle puhul on tegemist üksnes mittediskrimineeriva ja õiguslikult mittesiduva heade püüdluste klausliga ([14]).

3.1.2. *Ettevõtte Austria peakorteri säilitamine*

(38) Erastamismandaadis ettenähtud eesmärk on säilitada Austrian Airlinesi Austria peakorter. Austria ametiasutused väidavad, et tegevusloa säilitamise eelduseks on see, et registrijärgne asukoht asub liikmesriigis, kus tegevusluba anti ([15]). Kui Austrian Airlinesi peakorter või registrijärgne asukoht viiakse Austriast välja, siis kaasneks sellega tegevusloa kaotamine. Vastavalt ühenduse õigusnormidele (määrus (EÜ) nr 1008/2008) ja Austria õigusele (lennundusseadus) ei oleks Austrian Airlinesil seega enam võimalik lende jätkata ([16]).

([10]) ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.
([11]) EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5.
([12]) Komisjoni 17. septembri 2008. aasta otsus, riigiabi juhtumid N 321/08, N 322/08 ja N 323/08, Kreeka – ettevõtte Olympic Airlines / Olympic Airways Services teatavate varade müük (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), põhjendused 59, 184 ja 185, ning komisjoni 12. novembri 2008. aasta otsus riigiabi juhtumi N 510/08 (Itaalia – Alitalia) kohta (ELT C 46, 25.2.2009, lk 6), põhjendused 29, 123 ja 124.
([13]) Komisjoni 11. aprilli 2000. aasta otsus 2000/628/EÜ Itaalia antud abi kohta – Centrale del Latte di Roma (EÜT L 265, 19.10.2000, lk 15), põhjendus 91; komisjoni 13. detsembri 2000. aasta otsus 2001/798/EÜ riigiabi C 70/97 (*ex* NN 123/97) kohta, mida Saksamaa rakendas SKET Walzwerktechnik GmbH'i suhtes (EÜT L 301, 17.11.2001, lk 37).
([14]) Komisjoni 2. aprilli 2008. aasta otsus 2008/767/EÜ riigiabi C 41/07 (*ex* NN 49/07) kohta, mida Rumeenia rakendas Tractoruli suhtes (ELT L 263, 2.10.2008, lk 5), põhjendus 44.
([15]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 (ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta) artikli 4 punkt a ja artikli 3 lõige 2 (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).
([16]) Komisjoni 12. novembri 2008. aasta otsus riigiabi C 510/08 (Itaalia – Alitalia) kohta (ELT C 46, 25.2.2009, lk 6), põhjendus 125.

(39) Peakorteri säilitamine Austrias on vajalik ka kahepoolsete lennunduslepingute raames: lepingu kehtivus on seotud kehtiva tegevusloaga. Austrian Airlinesi äritegevuse jätkamiseks on seetõttu vaja jätta Austrian Airlinesi peakorter Austriasse.

(40) Austria ametiasutused märgivad, et varasemate koondumiste puhul lennundussektoris, nagu SWISS-Sabena ja Air France-KLM, on kasutatud tegevusloa säilitamiseks võrreldavaid mudeleid. Seetõttu on mudelil kõnealuses valdkonnas tuttav ja tunnustatud struktuur. Seoses õigusliku raamistikuga ei seadnud ükski Austrian Airlinesi pakkujatest kahtluse alla tõsiasja, et peakorter tuleb jätta Austriasse, mille tulemusel on seda tõsiasja ülevõtmiskavades piisavalt arvesse võetud ja see ei ole ostumüügihinda mõjutanud.

3.1.3. *Austria põhiaktsionäri struktuuri säilitamine (25 % + 1 aktsia)*

(41) Austria ametiasutused juhivad tähelepanu sellele, et kõnealused tingimused põhinevad kahepoolsete lennunduslepingute nõudmistel vastavalt Austria õigusele.

(42) Õhkutõusmis-, maandumis- ja liinilubade säilitamine kahepoolsete lennunduslepingute kohaselt on paljudel juhtudel seotud oluliste omandiõiguste kasutamisega ning tegeliku kontrolli elluviimisega teatava kodakondsusega isikute poolt. Austrias registrisse kantud lennuettevõtte puhul tähendab oluline omand seda, et lennuettevõtte põhiaktsionärid peaksid olema Austria kodanikud või Austria ettevõtted, selleks et kahepoolne lennundusleping edasi kehtiks. Kui Austria enamusosalust enam ei eksisteeri, võib kolmas riik õhkutõusmis-, maandumis- ja liiniload tühistada.

(43) ÖIAG seaduse paragrahv 9 lõike 2 kohaselt peab ÖIAG oma osaluse haldamisel säilitama hääleõiguse, kas siis osaluse (25 % pluss üks aktsia) säilitamise kaudu hääleõiguslikus põhikapitalis või kolmandate isikutega sõlmitud õiguste ja lepingute kaudu üldkoosoleku otsustes, milleks on aktsiaseltside seaduse kohaselt vajalik kolmeneljandikuline häälteenamus.

(44) Erastamismandaadi tõttu oli ÖIAG valiku ees, kas vähendada oma osalust kontsernis Austrian Airlines 25 %–ni pluss üks aktsia või nõustuda pakkujate tehingustruktuuriga, mis tagab Austria põhiaktsionäri struktuuri 25 % pluss üks aktsia. Seetõttu kutsuti pakkujaid nendega toimunud kõnelustel üles esitama ettepanekuid sellise tehingustruktuuri kohta. Mitte ükski pakkujatest ei esitanud niisugusele struktuurile põhimõttelisi vastuväiteid.

(45) Austrian Airlinesi ülevõtmine isikute poolt, kes ei ole Austria kodanikud, tooks Austria sõnutsi endaga kaasa teatavate kahepoolsete lepingute kehtetuks tunnistamise ja seega Austrian Airlinesi õhkutõusmis- ja maandumislubade ning liinilubade kaotamise, nagu on sätestatud nimetatud rahvusvahelistes lepingutes. Austrian Airlinesi ärimudeli tõttu, mis põhineb lennuühendusel väljaspool ühendust asuvate riikidega Kesk- ja Ida-Euroopas ning riikidega Kesk-Idas ja Kesk-Aasias, on sellised kahepoolsed lepingud väga olulise majandusliku tähtsusega.

(46) Kuna erastamismandaadis nähti siiski ette ÖIAG kogu osaluse müük, müüs ÖIAG oma osaluse kontsernis Austrian Airlines üksnes kõigi pakkujate poolt esitatud tehingustruktuuri alusel (Austrias registreeritud eraõiguslik fond), säilitades samas lennuettevõttele väärtuslikud lennuliiklusõigused ja viies läbi täieliku erastamise. Austria ametiasutuste arvates oli Austria põhiaktsionäri struktuuri tingimus hädavajalik selleks, et säilitada olulised õigused, ja see ei avaldanud mingit mõju saavutatud hinnale. Probleemi lahendamiseks valitud lahendus ei avalda ühtlasi mingit mõju kuludele.

3.1.4. *Nõukogu moodustamine Austria tegevuskohta puudutavate huvide kaitsmiseks*

(47) Austria ametiasutused selgitavad, et selline nõukogu, kes ei osale kontserni Austrian Airlinesi otsustusprotsessis, on selles majandusharus üldiselt esinev nõukogu, mille vastu komisjon ei ole võrreldavate juhtumite korral vastuväiteid esitanud ([17]). Ostu-müügihinna mõjutamine ei ole võimalik, sest asjaomane nõukogu täidab üksnes nõuandvat rolli ning tal ei ole ettevõttele õiguslikku ega tegelikku mõju. Eelkõige ei ole nõukogul veto- ja hääleõigust. Peale selle ei pidanud sellise nõukogu moodustamise nõuet erastamisprotsessis problemaatiliseks ükski pakkuja.

3.2. **Ostu-müügihind vastab turuhinnale**

(48) Austria arvates on ostu-müügihind erastamisprotsessi tulemus, mis viidi läbi komisjoni XXIII konkurentsipoliitika aruande ([18]) ja 1994. aasta suuniste kohaselt. ÖIAG osalus kontsernis Austrian Airlines müüdi konkurentsimenetluse lõpus kõige kõrgema hinna pakkujale.

(49) Austria ametiasutused väidavad, et praeguses majandusolukorras oli võimalik saavutada üksnes negatiivne ostumüügihind.

([17]) Swissair-Sabena ühinemise raames (komisjoni otsus 95/404/EÜ) moodustatud fondi raames moodustati haldusnõukogu, kellele anti tegevuspädevused.

([18]) Vt *XXIII konkurentsipoliitika aruanne 1993* (ISBN 92–826-8372-9), punktid 402 ja 403.

(50) Lisaks riigilt ostetud aktsiatele soovib Lufthansa omandada ka väikeaktsionäride aktsiad, selleks et saavutada kontroll kogu ettevõtte üle. Väikeaktsionäride osaluse hind tuleneb sellise ülevõtmispakkumise korral juriidiliselt Austria ülevõtmisseadusest.

(51) Austria ametiasutuste arvates tuleb riigi osalust hinnata tehingu ostu-müügihinna kontekstis, mis koosneb ÖIAG poolt pakkumismenetluse käigus saavutatud ostu-müügihinnast ja väikeaktsionäride aktsiate ülevõtmisega seotud kuludest vastavalt õigusnormidele. Vastavalt Austria ülevõtmisseadusele peab ülevõtmishind olema vähemalt võrdne asjaomase osaku kauplemismahuga kaalutud keskmise turuhinnaga viimase kuue kuu jooksul enne seda kuupäeva, kui teatati kavatsusest esitada pakkumine ([19]). Lufthansa poolt väikeaktsionäridele pakutav ülevõtmishind on 4,49 eurot ja vastab seega Austria ülevõtmisseaduse nõuetele.

(52) Austria ametiasutuste arvates on ülevõtmispakkumise hind moonutatud ega kajasta Austrian Airlinesi tegelikku majanduslikku väärtust, vaid tuleneb ülevõtmisseaduse sätetest ([20]). See avaldub Austrian Airlinesi aktsiakursi arengus alates 2008. aasta algusest. Enne erastamismandaadi andmist 12. augustil 2008 oli aktsiakurss alla 3,00 euro ja tõusis üle 7,00 euro alles septembri alguses. Seejärel langes Austrian Airlinesi aktsiakurss jälle tugevalt ja on juba nädalaid oluliselt väiksem Lufthansa ülevõtmishinnast 4,49 eurot aktsia kohta. Need Austrian Airlinesi aktsiakursi tugevad kõikumised on spekulatsioonide tagajärg ja ei ole mitte mingil juhul seotud ettevõtte tegeliku väärtusega.

(53) Veel üks põhjus, miks Lufthansa pidi sõltumatutele aktsionäridele tegema atraktiivse pakkumise, oli tõsisasi, et Lufthansal oli kavas saavutada absoluutne kontroll Austrian Airlinesi üle. Lufthansal oli kavas omandada 90 % Austrian Airlinesist, sest sellise künnise saavutamine võimaldab nn väljaostmist ja seega ettevõtte osakute 100 % ülevõtmist. Ainuosanikuna on Lufthansa plaane võimalik hõlpsamalt ellu viia, kuna otsuste tegemine on lihtsam. Peale selle tuleksid Lufthansale kasuks kõik eelised, mis on seotud kavandatud investeeringutega.

([19]) Austria ülevõtmisseaduse paragrahv 26 lõige 1.

([20]) Ettenähtud ülevõtmispakkumise puhul erandi tegemine ei oleks olnud vastuvõetav, sest see tähendaks, et praegu puudub vajadus esitada nõuetele vastav pakkumine, kuid et selline pakkumine tuleb esitada vähemalt 90 % Austrian Airlinesi ülevõtmiseks mõnel hilisemal kuupäeval. Ülevõtmishinna vähendamine oleks Austrian Airlinesi ülevõtmise Lufthansa jaoks keerulisemaks muutnud, sest vähendatud ülevõtmishind on oluliselt väiksem, kui oleks olnud börsil noteeritud hind, ja üksnes vähesed aktsionärid oleksid sellise ülevõtmispakkumisega nõustunud.

(54) Austria ametiasutused juhivad tähelepanu sellele, et negatiivse ostu-müügihinnaga müük on ühenduse õiguse kohaselt lubatud. Komisjon on mitmes otsuses ([21]) kinnitanud, et sümboolse või negatiivse ostu-müügihinna puhul, mis tuleneb erastamisprotsessist, mis vastab XXIII konkurentsipoliitika aruande nõuetele ja põhineb hindamisel, ei ole tegemist riigiabiga.

(55) Austria ametiasutuste arvates on Lufthansa pakutav hind suurim saavutatav turuhind. Arvestada tuleb ka sellega, et nii Lufthansa kui ka Austrian Airlines on Star Alliance'i liikmed. Pakkujad, kes ei ole Star Alliance'i liikmed (Air France-KLM ja S7), oleksid seetõttu pidanud oma pakkumisele liitma lennundusalliansi vahetamisega kaasnevad kulud. Austria ametiasutused selgitavad, et need kulud oleksid võinud moodustada […] eurot.

(56) Austria ametiasutused väidavad lisaks, et lennuettevõtte S7 esitatud (olgugi mittesiduvas) pakkumises oli hinnaks määratud […], ja rõhutavad, et vastavalt komisjoni varasematele otsustele ([22]) on konkurendi pakkumine heaks näitajaks, mille alusel arvutada ettevõtte turuväärtust.

(57) Optsioonitunnistuse puhul selgitavad ametiasutused, et optsioonitunnistusest tulenev maksimaalne makse on 164,1 miljonit eurot ja tuleneb […] ([23]).

3.3. **ÖIAG tegutsemine turumajandusliku investorina**

(58) Austria ametiasutuste arvates oleks valdusühinguga ÖIAG samasuguse otsuse – müüa Austrian Airlines negatiivse ostu-müügihinnaga – langetanud ka erainvestor, ([24]) kes juhindub väljavaadetest elujõulisusele pikemas perspektiivis, sest negatiivne ostu-müügihind tooks endaga oluliselt väiksemad kulud kui alternatiivsed stsenaariumid. Austrian Airlinesi maksejõuetus oleks toonud endaga

([21]) Komisjoni 7. mai 2002. aasta otsus 2002/631/EÜ Saksamaa antud abi kohta RAG AG-le seoses Saarbergwerke AG erastamisega (EÜT L 203, 1.8.2002, lk 52), põhjendus 60; komisjoni 3. juuli 2001. aasta otsus 2002/200/EÜ riigiabi kohta, mida Hispaania on rakendanud ja kavatseb rakendada Babcock Wilcox España SA suhtes (EÜT L 67, 9.3.2002, lk 50), põhjendus 61.

([22]) Komisjoni 30. jaanuari 2008. aasta otsus 2008/366/EÜ riigiabi C 35/2006 kohta, mida Rootsi rakendas Konsum Jämtland Ekonomisk Förening'i suhtes (ELT L 126, 14.5.2008, lk 3), põhjendused 50 ja 58.

([23]) […].

([24]) Vt Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-305/89, 21.3.1991, *Itaalia vs. komisjon* (ALFA Romeo), EKL 1991, I-1603; Euroopa Kohtu otsus seotud juhtumites C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, 14.9.1994, *Hispaania vs. komisjon* (Hytasa), EKL 1994, I-4103.

kaasa Austria Vabariigi ülejäänud aktsiate väärtuse olulise vähenemise. Peale selle oleks ÖIAG pidanud kandma sotsiaalkava kulud. Ülejäänud mõeldavad alternatiivsed stsenaariumid – Austrian Airlinesi kontrollitud likvideerimine või jätkamine koos iseseisvuse säilitamisega – oleksid samuti toonud endaga kaasa negatiivsest ostumüügihinnast suuremad kulud.

3.3.1. *Austrian Airlinesi maksejõuetusega seotud kulud*

(59) Austria ametiasutuste arvates oleksid valdusühingu ÖIAG jaoks kulud, mis tulenevad Austrian Airlinesi maksejõuetusest, olnud oluliselt suuremad negatiivsest ostu-müügihinnast: maksejõuetus oleks toonud endaga kaasa riigi ülejäänud aktsiate väärtuse olulise vähenemise. Austria ametiasutused juhivad tähelepanu Merrill Lynchi analüüsile, mille kohaselt oleks Austrian Airlinesi maksejõuetus toonud endaga kaasa teiste riigi omandis olevate nn sõsarettevõtete maksejõulisuse halvenemise, mis omakorda oleks avaldunud suuremate refinantseerimiskuludena ja aktsiakursi langusena. Maksejõulisuse eeldatav vähenemine mõjutaks nn sõsarettevõtteid olenemata tõsiasjast, et valdusühingul ÖIAG on Austrian Airlinesis üksnes vähemusosalus ([25]).

(60) Sellised aktsiakursi langused ei tulene juriidilistest ega vabatahtlikult ülevõetud kohustustest, vaid on Austrian Airlinesi maksejõuetuse otsene tagajärg. Austria ametiasutused on seetõttu seisukohal, et ka erainvestor oleks tütarettevõttele eraldanud kapitali, kui aktsiakursi eeldatav langus oleks olnud suurem tütarettevõtte maksejõuetuse vältimise kuludest.

(61) Merrill Lynchi analüüsi kohaselt võib ainuüksi ÖIAG osaluste (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) väärtuse vähenemine moodustada ligikaudu […] eurot. […] Seetõttu on tõenäoline, et tegeliku omaniku, Austria Vabariigi aktsiakursi langus kokku ([…] euro suuruses summas) oleks olnud oluliselt suurem negatiivsest ostumüügihinnast.

(62) Austria ametiasutuste märkuste kohaselt rõhutavad reitinguagentuurid tõsiasja, et tütarettevõtete reitingule tuleb kasuks eraõigusliku emaettevõtte omanike toetus. Nad tõid näite Hypovereinsbanki reitingu alanemise kohta kolme astme võrra, mis kajastab UniCrediti 100 % omandit. Peale selle tõid nad lisanäiteid, kus emaettevõtte reitingu alanemine tõi kaasa samasuguse alanemise tütarettevõttes (vt järgmist tabelit).

Tabel 1

Näide tütarettevõtte reitingu alanemisest pärast emaettevõtte reitingu alanemist

Emaettevõte	Tütarettevõte	Kuupäev	Reitingu alanemine (Standard & Poor's)	
			Emaettevõte	Tütarettevõte
Postbank	BHW Bausparkasse	22. juuni 2007	„A"-lt „A-"-le	„A-"-lt „BBB+"-le
Post	Postbank	22. juuni 2007	„A"-lt „A-"-le	„A"-lt „A-"-le
UniCredit	Bank Austria	18. märts 2009	„A+"-lt „A"-le	„A+"-lt „A"-le
UniCredit	Hypovereinsbank	18. märts 2009	„A+"-lt „A"-le	„A+"-lt „A"-le

(63) […]

(64) Kuna ÖIAG ja selle sidusühingud – Telekom Austria AG, Österreichische Post AG ja OMV AG – on Austrias on väga tuntud, oleks igasugune mõju ettevõtte rahumeelsele töökliimale ja kaubamärgi imagole väga ulatuslik. ÖIAG olukorras olev erainvestor võtaks seetõttu Austrian Airlinesi maksejõuetuse korral üle sotsiaalkavaga seotud kulud, isegi kui ta ei ole selleks juriidiliselt kohustatud.

(65) Austria ametiasutuste arvates võrduksid hüpoteetilise sotsiaalkava kulud summaga, mis kirjendatakse eelarvereale likvideerimise korral. Seetõttu ei oleks töötajad halvemas olukorras kui nõuetekohaselt läbiviidud likvideerimise korral koos sotsiaalkavaga.

(66) Austria ametiasutuste hinnangul moodustaksid need vabatahtlikud sotsiaalkulud kontserni Austrian Airlines puhul […] eurot (Austrian Airlines, […] eurot ja Tyrolean, […] eurot) pärast Austria maksejõuetuse hüvitusfondi tehtud maksete lahutamist (vt järgmist tabelit).

([25]) Merrill Lynchi tehtud analüüsi korral kannab ÖIAG või Austria Vabariik väärtuse vähenemise korral kahju üksnes proportsionaalselt oma osalusega.

Tabel 2

Töötajatega seotud kohustused, mis ÖIAG võtab üle kontserni Austrian Airlines maksejõuetuse korral

(miljonit eurot)

Töötajatega seotud kohustused kontserni Austrian Airlines maksejõuetuse korral	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Kontsern Austrian Airlines
Koondamised vastavalt õigusnormidele ja kollektiivlepingutele	[…]	[…]	[…]
Pensionid	[…]	[…]	[…]
Põhipuhkuse kompensatsioon	[…]	[…]	[…]
Muud töötajatega seotud kulud	[…]	[…]	[…]
Sotsiaalkava	[…]	[…]	[…]
Pensioniõigused	[…]	[…]	[…]
Töötajatega seotud kohustused kokku	[…]	[…]	[…]
Maksed Austria maksejõuetuse hüvitusfondi	[…]	[…]	[…]
ÖIAG ülevõetavad kohustused kokku	[…]	[…]	[…]

3.3.2. *Austrian Airlinesi asjakohase likvideerimise kulud*

(67) Sellega seoses moodustavad Austria ametiasutuste hinnangul likvideerimiskulud kokku […] eurot, millest ligikaudu […] eurot (hindamine töötajatega seotud tavaliste kohustuste põhjal) on seotud endiste töötajate sotsiaalkavaga. Muud kulud tulenevad lepingute lõpetamisest, sellest on seotud […]. Lepingud seoses […] tuli samuti ennetähtaegselt lõpetada.

3.3.3. *Kulud, mida ÖIAG kannab iseseisvuse säilitamisega seotud ümberkorraldamise korral*

(68) Juhul kui Austrian Airlines jätkab iseseisvana, on ettevõtte 2009. aasta tegevustulemus Austria valitsuse hinnangul […], seda peamiselt majanduskriisist tuleneva nõudluse tugeva vähenemise tagajärjel.

(69) Ettevõtte otsene probleem on puuduv likviidsus; lisaks […] euro suurusele minimaalsele likviidsusreservile […] toimetulemiseks vajab Austrian Airlines lisalikviidsust ümberkorraldusmeetmete ja […] jaoks. Peale selle tuleb märkida, et 2008. aasta lõpus Austrian Airlinesi käsutuses olnud likviidsus kõikus ainult […].

(70) Autonoomsuse kontseptsioon põhineb […], mille puhul säilitatakse üksnes kaks või kolm sihtkohta. Selle põhjal oleks […]. See tooks endaga kaasa ühekordse mahaarvamise […] euro suuruses summas. Peale selle vähendataks personali koosseisu […] täistööajaga töökoha võrra. Sotsiaalkava ühekordsed kulud moodustavad hinnanguliselt […] eurot.

(71) Selle tulemuseks oleks käibe vähenemine ligikaudu […] euroni 2009. aastal, mis avaldaks negatiivset mõju rahavoogudele. Austria ametiasutuste hinnangul tooks autonoomsuse kontseptsioon ajavahemikul 2009–2011 kaasa kuni […] euro suuruse likviidsuse puudujäägi ([26]).

3.3.4. *Järeldus*

(72) Austria ametiasutuste jaoks oli osaluse müümine kontsernis Austrian Airlines negatiivse ostu-müügihinnaga kõige kulutasuvam alternatiiv. Kuna Austria valis kõige kulutasuvama alternatiivi, tegutses ta turumajandusliku investorina.

3.4. **Austrian Airlinesi ümberkorralduskava**

3.4.1. *Austrian Airlines on raskustes olev ettevõte*

(73) Austria ametiasutuste arvates on Austrian Airlines raskustes olev ettevõte vastavalt 2004. aasta suunistele, sest ilma päästmisabi andmiseta 2008. aasta augustis oleks ta muutunud maksejõuetuks. Päästmisabi tagas Austrian Airlinesi elujõulisuse järgmiseks kuueks kuuks. Tagamaks ettevõtte pikaajalist elujõulisust ja jätkusuutlikku reorganiseerimist, on hädavajalik ettevõtte ümber korraldada. Kui ümberkorralduskava heaks ei kiideta, ähvardab Austrian Airlinesi otsene maksejõuetuse oht.

([26]) See koosneb […].

(74) Austria ametiasutused selgitavad, et Austrian Airlines on sõltumatu ettevõte, mille probleemid tulenevad ettevõttest endast ja mitte lennundussektori erilisest olukorrast. Valitsuse otsustes, mis käsitlevad abi ning ÖIAG ja Lufthansa vahel sõlmitud kokkuleppeid, täheldati, et abi on kasulik Austrian Airlinesile ja mitte Lufthansale. Seetõttu antakse abi Austrian Airlinesile. Lufthansa ei ole abi õigusliku hindamise seisukohast Austrian Airlinesi ülevõtmise korral riigiabi saaja.

(75) Lisaks selgitavad Austria ametiasutused, et Austrian Airlines ei ole kuni müügitehingu sõlmimiseni Lufthansa kontserni osa ja seetõttu ei kohaldata 2004. aasta suuniste punkti 13. Seega ei teki küsimust, kas Lufthansa peaks suutma Austrian Airlinesi rahaliselt saneerida omavahenditest. Ei saa väita, justkui valitseksid Lufthansa ja Austrian Airlinesi vahel kontsernisuhted, mis põhinevad näiteks olemasoleval koostööl Star Alliance'i raames. Star Alliance'is teeb koostööd 24 lennuettevõtet ja tegemist ei ole kontsernisiseste suhetega.

(76) Austria ametiasutuste hinnangul ei tooks tehing endaga kaasa märkimisväärset konkurentsi piiravat mõju. See tuleneb peamiselt tõsiasjast, et Lufthansa ja Austrian Airlines teevad juba olulisel määral koostööd. Star Alliance'i koostöö raames toimub liiklus Saksamaa ja Austria vahel ühisettevõtte kaudu, kus püüeldakse nimetatud liinide optimeerimise poole ning jagatakse kulusid ja tulusid.

3.4.2. *Kulude kokkuhoid ja sünergiad vastavalt ümberkorralduskavale*

(77) Ehkki Lufthansa ja Austrian Airlines teevad juba koostööd Star Alliance'i siseselt ja ühisettevõttena, on Austria ametiasutuste arvates võimalik saavutada täiendav kulude kokkuhoid ja käibe suurenemine. See on tingitud asjaolust, et aktsiakapitalis osalemise korral on ettevõtete integratsioon lennundussektoris oluliselt tugevam nii majanduslikust kui ka äriühinguõiguse seisukohast, mis toob endaga kaasa oluliselt suurema kulude kokkuhoiu kui partnerlus ilma aktsiakapitalis osalemiseta, mille puhul piirdutakse teatavate majandustegevuse aspektide kooskõlastamisega või ühisettevõtte tegevusega. Ametiasutused viitavad eksperdiuuringutele, mille kohaselt saavutatakse ainuüksi koostööpartnerluse puhul ligikaudu 1,9 % kulude kokkuhoid, samas kui ühisettevõtte korral säästetakse ligikaudu 5,6 % kogukuludest. Koostöö, mida toetab aktsiakapitalis osalemine, toob seega endaga kaasa ligikaudu 11,4 % kulude kokkuhoiu ([27]).

(78) Austrian Airlines'i ülevõtmine Lufthansa poolt võimaldaks ka kulude kokkuhoidu […] abil. Muu märkimisväärne kulude kokkuhoid tuleneks […] säästmisvõimalustest.

([27]) *Allikas: Airlines Business* 11/1999, lk 83.

(79) Saavutatav sünergiakulu olemasoleva koostöö kaudu moodustab Lufthansa hinnangul aastas ligikaudu […] eurot. Sellele lisandub sünergiatulu ligikaudu […] eurot aastas, mis tuleneb eelkõige […]. Ühtekokku moodustavad täiendavad sünergiad ligikaudu […] eurot aastas.

3.4.3. *Abi proportsionaalsus*

(80) Austria ametiasutuste arvates on 500 miljoni euro puhul tegemist minimaalse summaga, mis on vajalik Austrian Airlinesi pikaajalise elujõulisuse taastamiseks. Ilma abita, mida kasutatakse Austrian Airlinesi kohustuste vähendamiseks, oleks […].

3.4.4. *Tasakaalustusmeetmed*

(81) Austria ametiasutuste arvates ei ole vajadust tasakaalustusmeetmete järele päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses. Selles kontekstis viitavad Austria ametiasutused 1994. aasta suuniste punkti 38 kolmandale lõigule, mille kohaselt peab ümberkorralduskava hõlmama võimsuse vähendamist, kui seda nõuab finantsilise elujõulisuse taastamine ja/või turuolukord. Kuna 1994. aasta suunised on lennundussektori puhul *lex specialis*, tuleks neid eelistada 2004. aasta suuniste nõuetele. Käesoleval juhul väidavad Austria ametiasutused, et finantsilise elujõulisuse taastamine ja turuolukord ei nõudnud tasakaalustusmeetmeid, mis ületavad ümberkorraldamise raames kavandatud samme.

(82) Igal juhul on võimsuse vähendamise puhul, millega alustati 2006. aastal algatatud kava „Go4Profit" raames, tegemist märkimisväärse tasakaalustusmeetmega. Peale selle nähakse ümberkorralduskavas ette täiendavad meetmed, mis kujutavad endast märkimisväärseid tasakaalustusmeetmeid, nagu selgitati menetluse algatamise otsuses. Austria ametiasutused on seisukohal, et tasakaalustusmeetmete puhul, mida Austrian Airlines on juba ellu viinud või kavatseb ellu viia tulevikus, on tegemist tasakaalustuspaketiga, mille peamise osa moodustavad nõudmised, mida komisjon on nõudnud varem teiste ümberkorraldamiste puhul. See kehtib eriti põhjusel, et Austrian Airlines on keskmise suurusega lennuettevõte ja 2004. aasta suuniste punkti 40 kohaselt peavad tasakaalustusmeetmed olema proportsionaalsed ettevõtte suurusega.

3.4.5. *Omafinantseering*

(83) Sellega seoses juhivad Austria ametiasutused tähelepanu asjaolule, et Austrian Airlinesi ümberkorralduskulud (ilma 200 miljoni euro suuruse päästmisabita, mis tuleb pärast ülevõtmist tagasi maksta) moodustavad ligikaudu […] eurot; need on kokkuvõtlikult esitatud järgmises tabelis.

Tabel 3

Austrian Airlinesi ümberkorralduskulud Austria ametiasutuste andmete kohaselt

Meede	Ümberkorralduskulud (mln eurodes)	Omafinantseering (mln eurodes)	Austria Vabariigi panus
a) rahaline ümberkorraldamine	[…]	[…]	[…]
b) Austrian Airlinesi kava „Go4Profit”	[…]	[…]	[…]
c) sünergia saavutamise kulud	[…]	[…]	[…]
d) nõustamis- ja tehingukulud	[…]	[…]	[…]
e) finantskriisist tingitud suuremad refinantseerimiskulud	[…]	[…]	[…]
Summa kokku	[…]	[…] (omafinantseeringu määr: 55,5 %)	[…]

(84) Austrian Airlinesi võlgnevus ([…] eurot 2008. aastal) on oluliselt suurem Lufthansa võlgnevusest […]. Seetõttu on kulud hinnanguliselt […] eurot.

(85) Täiendavad kulud […] euro suuruses summas tekivad ümberkorraldusmeetmete puhul, selleks et saavutada igal aastal ümberkorralduskavas ettenähtud sünergiat. Väidetakse, et Austrian Airlinesi poolt varem võetud ümberkorraldusmeetmetele tuleb ka liita kava „Go4Profit” kulud […] euro suuruses summas, sest see protsess on veel käimas.

(86) Sellele tuleb liita tehingukulud […] euro suuruses summas ja finantskriisist tingitud suuremad refinantseerimiskulud […] euro suuruses summas.

4. KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED

4.1. Austrian Airlines

(87) Austrian Airlines esitas oma märkused 13. aprilli 2009. aasta kirjas ja need on täielikult kooskõlas Austria ametiasutuste märkustega.

(88) Maksejõuetuse korral sotsiaalkulude vabatahtliku maksmise puhul rõhutab Austrian Airlines, et sellised maksed on põhiaktsionärile vältimatud mainega seotud põhjustel ning sotsiaalse rahulolematuse ja ebasoodsa töökliima vältimiseks nn sõsarettevõtetes. Austrian Airlines selgitab ka, et Austriale on iseloomulik sotsiaalpartnerluse erivorm tööandjate ja töötajate esindajate vahel. Sotsiaalpartnerlus kohustab tööandjat rahastama sotsiaalkavasid ja tasuma vabatahtlikult täiendavaid sotsiaalkulusid, isegi niisugusel juhul, kui tööandja ei ole selleks juriidiliselt kohustatud. Peale selle väidab Austrian Airlines, et sotsiaalkava kulud on hinnanguliselt […] eurot 7 914 töötaja kohta ja oluliselt väiksemad võrreldavatest kuludest: ettevõtte Austria Tabak puhul moodustasid kulud 2005. aastal […] eurot töötaja kohta ja 2009. aastal isegi […] eurot töötaja kohta. Austrian Airlines toob peale selle näiteid vabatahtlikult ülevõetud sotsiaalkava kuludest Austrias asuvate tütarettevõtete ja/või tootmiskohtade sulgemise/likvideerimise korral.

Tabel 4

Näited vabatahtlikult ülevõetud sotsiaalkava kulude kohta Austrias asuvate tütarettevõtete ja/või tootmiskohtade sulgemise/likvideerimise korral

Ettevõte	Aasta	Töötajate arv	Ülevõetud sotsiaalkulud	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	alates 1995	150	Sotsiaalkava	[…]
Semperit Reifen GmbH	1997–2002	1 000	Tööhõivefond ja sotsiaalkava	[…]
Philips, Lebringi tehase sulgemine	1999–2000	200–300	Sotsiaalkava	[…]
Elektra Bregenz	2003	234	Koondamised ja sotsiaalkava	[…]
Legrand Austria	2003–2004	150	Sotsiaalkava	[…]
Liit, Voitsbergi IV elektrijaama sulgemine	2004	220	Tööhõivefond ja täiendavad koondamised	[…]
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–2005	55	Sotsiaalkava	[…]
Austria Tabak	2005	220	Koondamised ja tööhõivefond	[…]
Austria Tabak	2009	269	Koondamised ja tööhõivefond	[…]
Thonet-Wien, Friedbergi tehase sulgemine	2006	25	Täiendavad koondamised	[…]
AT & S	2007	35	Sotsiaalkava	[…]

(89) Kuna eraõiguslikud valdusühingud võtavad kindlaksmääratud tasemel vabatahtlikult üle tegevusharude või tehaste sulgemisega seotud sotsiaalkulude kandmise, on Austrian Airlines seisukohal, et ÖIAG peab maksejõuetuse korral vabatahtlikult võtma üle sotsiaalkulude kandmise tasemel, mis vastab sotsiaalkuludele struktureeritud likvideerimise korral.

Tabel 5

Ettevõtte Austrian Airlines AG (ilma Tyroleanita) hinnangulised keskmised sotsiaalkulud

(miljonit eurot)

	Sotsiaalkulud	
	Minimaalne summa	Maksimaalne summa
Koondamised	[…]	[…]
Põhipuhkuse kompensatsioon	[…]	[…]
Pensioniskeem	[…]	[…]
Sotsiaalkava	[…]	[…]
Kokku	[…]	[…]

(90) Austrian Airlines selgitab, et lahkumistoetused ([…] eurot) on seotud juriidiliste ja kollektiivlepingust tulenevate kohustustega 30. juunil 2009, kaasa arvatud hinnanguliselt […] eurot väljaspool Austriat asuvate töötajate kohta. Suur erinevus ülevõetavate sotsiaalkulude minimaalse ([…] eurot) ja maksimaalse summa ([…] eurot) vahel pensioniskeemis tuleneb […]. Pensionikulude alumine hinnangväärtus […] eurot põhineb oletusel, et tuleb rahastada […]. Ülemine hinnangväärtus […] eurot on seotud (mis ei ole sugugi vähe tõenäoline) olukorraga, et töötajad suruvad läbi […].

(91) Kuigi Austrian Airlines tunnistab, et […] hinnangulised sotsiaalkulud jäävad Austrias tavapärase sotsiaalkavahüvitise raamesse, lisab ta, et on olemas tegurid, mis seda summat õigustavad. Esiteks on personali staaž tööandja Austrian Airlinesi juures pikk, keskmiselt […] aastat pilootide puhul ning […] aastat büroo- ja tehniliste töötajate ja salongipersonali puhul. Teiseks mõjutaks selle ettevõtte sotsiaalkava raames makstavaid hüvitisi pilootide ja teiste töötajate keskmine palk […] võrreldes teiste sektorite töötajatega. Austrian Airlinesi lennumeeskonna liikmete keskmine kuupalk on […] eurot (2009. aasta seisuga), samas kui büroo- ja tehniliste töötajate ja salongipersonali palk jääb vahemikku […]–[…] eurot kuus. Peale selle peab Austrian Airlines end võtmetähtsusega ettevõtteks Austrias, mis maksejõuetuse korral satuks kindlasti suure meediatähelepanu alla.

(92) Likvideerimise korral jääksid Austrian Airlinesi likvideerimiskulud eeldatavasti vahemikku […]–[…] eurot.

Tabel 6

Austrian Airlinesi likvideerimise stsenaarium

(miljonit eurot)

	Kulud	
	Alumine määr	Ülemine määr
Lennukite müük	[…]	[…]
Lennukite rahastamise tagasimakse	[…]	[…]
Sotsiaalkulud	[…]	[…]
Pikaajaliste lepingute lõpetamine	[…]	[…]
Muud kulud ja tulud (saldeeritud)	[…]	[…]
Kulud kokku	[…]	[…]

4.2. **Lufthansa**

(93) 9. aprilli 2009. aasta märkuste alguses märkis Lufthansa, et tehingu majanduslikud parameetrid on oluliselt muutunud alates 2008. aasta oktoobrist, kui ta esitas pakkumise Austrian Airlinesi omandamiseks. Need muudatused kajastavad Austrian Airlinesi struktuurilisi probleeme ning samuti muutusi majanduskeskkonnas, mis on sellest ajast alates oluliselt halvemaks muutunud. Kõrge riskitasemega hüpoteeklaenude kriis on arenenud mitme aastakümne kõige hullemaks finantskriisiks ja toonud endaga kaasa reaalmajanduse sügava languse.

(94) Lufthansa eeldab, et Euroopa turud langevad 2009. aastal, võib-olla veel ka 2010. aastal ja pärast seda, mis avaldab omakorda mõju Austrian Airlinesi tegevusele ja kavandatud ümberkorraldamisele. Lufthansa on siiski seisukohal, et Austrian Airlinesi pikaajalist elujõulisust on võimalik taastada kavandatud ümberkorraldamise abil, mille puhul sõltub kasumiläveni jõudmine majanduslanguse kestusest ja intensiivsusest. Hetkeolukorda arvesse võttes on selge, et Austrian Airlines kannatab järgmiste […] jooksul […].

(95) Makstava hinna kohta märgib Lufthansa, et erastamismandaadis kindlaksmääratud tingimused ei oleks avaldanud mõju hinnale, mida Lufthansa oli valmis Austrian Airlinesi eest maksma. Peale selle ei oleks need tingimused takistanud ühtki pakkujat võtmast osa hankemenetlusest võrreldes eraõigusliku oksjoniga.

(96) Peale selle väidab Lufthansa, et hinnavahe sõltumatutele aktsionäridele pakutava hinna ja valdusühingule ÖIAG makstava hinna vahel ei sisalda riigiabi. Valdusühingule ÖIAG makstav hind koosneb fikseeritud hinnast 366 268,75 eurot ja optsioonitunnistusest, mille väärtus sõltub Austrian Airlinesi käekäigust ja Lufthansa aktsiakursi arengust. Optsioonitunnistusest tulenevalt on aktsia hind maksimaalselt 4,48 eurot. Sõltumatutele aktsionäridele makstav hind määratakse Austria ülevõtmisseaduse paragrahv 26 järgi. See hind on 4,49 eurot iga saadaval oleva aktsia eest.

(97) Lufthansa märkis, et majanduslikult ei ole mõttekas kohustada parimat pakkujat pakkuma hinda, mis on võrdne aktsiakursiga. Kui riik oleks otsustanud kõik oma aktsiad börsil müüa, oleks aktsiakurss oluliselt langenud. Ülevõtmise minimaalse pakkumise hind põhineb aktsia keskmisel kursil minevikus (vt eespool). Seetõttu ei kajasta see vajalikul viisil aktsiate tegelikku väärtust ei ülevõtmispakkumise enda ega erastamise ajal.

(98) Seega võrdub aktsia maksimaalne hind, mida makstakse valdusühingule ÖIAG (fikseeritud hind, millest lahutatakse optsioonitunnistusest tulenev minimaalne summa), aktsiahinnaga, mida makstakse teistele aktsionäridele ülevõtmispakkumise raames. Isegi kui juhtub nii, et ÖIAG saab Austrian Airlinesi aktsiate eest madalamat hinda kui teised aktsionärid, ei ole tegemist riigiabiga, sest valdusühingule ÖIAG makstav hind vastab turuväärtusele. Lufthansa juhib tähelepanu sellele, et on müügiprotsessis ainus ettevõte, kes esitas kehtiva lõpliku pakkumise. Määratluse järgi on Lufthansa seega parim pakkuja. Avatud konkurentsiga müügiprotsessi tulemus peaks kehtima turuhinnana.

(99) Ümberkorralduskava kohta väidab Lufthansa, et nii 1994. aasta lennundussektori suuniseid kui ka 2004. aasta suuniseid tuleb kohaldada paralleelselt. Äriplaani koostamisel võeti arvesse, niivõrd kuivõrd see oli prognoositav, majandusolukorra halvenemist ja olukorra halvenemist lennundusturgudel. […] Austrian Airlinesi pikaajalist elujõulisust on võimalik taastada siiski vaid juhul, kui muudetud ümberkorralduskava – ning täiendavaid meetmeid kulude vähendamiseks, mille üle peetakse veel läbirääkimisi – saab rakendada kavandatud viisil ja seeläbi saavutada vajalik kulude kokkuhoid.

(100) Lufthansa märgib, et ümberkorraldusabi summa (500 miljonit eurot) on absoluutne miinimum, mis on vajalik Austrian Airlinesi pikaajalise elujõulisuse taastamiseks. Austria ja ülemaailmse lennundusturu olukorra täiendav halvenemine […].

(101) Tasakaalustusmeetmete puhul rõhutab Lufthansa, et Austrian Airlines on oma võimsust viimastel aastatel oluliselt vähendanud. […].

(102) Mis puutub märkimisväärse omafinantseeringu nõudesse vastavalt 2004. aasta suuniste punktile 43 ja järgmistele punktidele, siis märgib Lufthansa, et selline nõue puudub 1994. aasta lennundussektori suunistes. Seega kahtleb Lufthansa, kas nimetatud kriteerium on õiguslik nõue ümberkorralduste tegemiseks lennundussektoris. Lufthansa märgib, et Austrian Airlines ja Lufthansa kannavad igal juhul märkimisväärse osa kõigist ümberkorralduskuludest, mis moodustavad […] eurot ühtekokku […] euro suurustest ümberkorralduskuludest ehk ligikaudu 68 % nendest kuludest.

4.3. **Ryanair**

(103) Ryanair opereerib 11 lennuliinil nelja Austria lennujaama (Salzburg, Linz, Graz ja Klagenfurt) ning teistes ELi riikides asuvate sihtkohtade vahel, muu hulgas Saksamaal. Ryanair tunnistab, et ta konkureerib seetõttu nii Austrian Airlinesi kui ka Lufthansaga.

(104) Ryanair alustas oma 9. aprilli 2009. aasta märkusi sellega, et ametliku uurimismenetluse algatamine on tema arvates õigustatud, kuid komisjoni üleskutses märkuste esitamiseks ei edastatud siiski piisavalt andmeid. Niisuguse teabe mitteavaldamine, mis on Austria ametiasutuste arvates konfidentsiaalne, on menetluse rikkumine.

(105) Ryanair on seisukohal, et Austria ametiasutused ei ole kinnitanud, et Austrian Airlinesi müüki koos 500 miljoni euro suuruse abi andmisega tuleks turumajandusliku investori seisukohast lähtudes eelistada ettevõtte likvideerimisele. Ryanairi arvates oleks turumajanduslik investor eelistanud Austrian Airlinesi vabatahtlikku lõpetamist või kohtulikku likvideerimist või lihtsat aktsiate müüki ilma mingisuguste eeltingimusteta tohutu likviidsusabi kohta Austria valitsuse valitud lahendusele. Seda kinnitab asjaolu, et Austrian Airlinesi erainvestorid ei olnud valmis (proportsionaalselt oma osalusega) osalema kapitali suurendamises.

(106) Põhjuste puhul, millega Austria ametiasutused põhjendasid likvideerimise mittevalimist, kuivõrd need põhjused on seotud kaalutlustega ÖIAG valduses oleva riigiomandi reputatsiooni ja mainega, avaldab Ryanair kahtlust, et sellised põhjused on peamine või isegi ainus motivatsioon sellise investori poolt oluliste äriliste otsuste tegemiseks.

(107) Ryanair kahtleb ka selles, kas Lufthansa pakutud hind vastab turuhinnale. Ryanairi arvates ei olnud menetlus, mille tulemusel valiti ostjaks Lufthansa, konkurentsiga seotud menetlus: pakkumiste esitamise tähtaeg oli äärmiselt lühike (13.–24. augustini 2008) ja Lufthansa oli teiste ostjatega võrreldes eelisseisundis, sest tal olid tänu Star Alliance'is ja ühisettevõtetes osalemisele Austrian Airlinesist eelteadmised. Müügitingimuste kehtestamisel liitsid Austria ametiasutused oma rolli nii riigina kui ka ettevõttena.

(108) Isegi kui mõnda nimetatud tingimust võib käsitleda leebe tingimusena, ei oleks turumajanduslik investor neid ometigi kehtestanud, sest need põhjustavad kulusid. Potentsiaalsetesse pakkujatesse oleks turumajanduslik investor suhtunud tõsiselt ja oleks lasknud neil kas pakkumisest hoiduda või siis langetanud hinda allapoole turuhinda, selleks et võtta arvesse tingimuste täitmisega seotud kulusid.

(109) Ryanair tunnistab, et tema laienemist Austriasse takistas Austrian Airlinesi kahjumlik turulolek ja ettevõtte võimetus säilitada pikas perspektiivis kulusid katvad hinnad. Riigiabi Austrian Airlinesile jätab Ryanairi ilma laienemisvõimalusest ja paneb konkurentsivõimelistele ettevõtetele, nagu Ryanair, peale struktuurilise kohandumise kohustuse Austrian Airlinesiga. Niipea kui Austrian Airlines integreeritakse Lufthansa võrguga, alustab Lufthansa liikluse ümbersuunamist oma Frankfurdi ja Müncheni sõlmlennujaamadesse, mis toob endaga kaasa turu sulgemise ohu vähemalt Austria ja Saksamaa vahelistel lennuliinidel.

4.4. **Air France-KLM**

(110) Air France-KLM alustas 14. aprilli 2009. aasta märkusi kahetsuse väljendamisega selle üle, et komisjon ei ole viinud läbi müügiprotsessi struktuuri üksikasjalikku hindamist. Air France-KLM märgib, et protsessi puhul oli esialgu, 2008. aasta augustis, tegemist erastamisega, ilma et Austrian Airlines oleks vajanud ümberkorraldamist.

(111) […]

(112) Air France-KLM on seisukohal, et Lufthansa kavandatud ümberkorraldamise puhul ei ole tegemist õige kavaga ja seetõttu ei ole õigustatud riigiabi andmine. Peale selle tuleb arvesse võtta Lufthansa kontserni võimalust rakendada ümberkorraldusmeetmeid omavahendite abil.

(113) Air France-KLM märgib, et hankemenetlus sellisel kujul, nagu see läbi viidi, ei vasta 1994. aasta lennundussektori suuniste nõuetele. 13. augustil 2008 algatatud erastamisprotsessi ei viidud läbi läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.

(114) Air France-KLM võttis osa erastamisprotsessist ja […].

(115) Hankemenetluses kutsuti pakkujaid üles tegema kõigile aktsionäridele samaväärse pakkumise hinnaga, mida pakkuja on valmis iga Austrian Airlinesi aktsia eest aktsionäridele sularahas maksma, ning ostma aktsiad summa eest, mis vastab asjaomasele Austria õigusaktile.

(116) […]

Kuna Lufthansa ei esitanud tingimusteta pakkumist, nagu oli nõutud, rikkus ta erastamisprotsessi alguses kehtestatud tingimusi, ning ÖIAG nõustumist pakkumisega tuleks käsitleda tõendina selle kohta, et menetluskorda rikuti.

(117) […]

(118) Erastamismandaadis kehtestatud tingimuste suhtes märgib Air France-KLM tingimuse „Austria põhiaktsionäri struktuuri säilitamine" kohta, et kuigi samasuguseid struktuure on varem nõutud, on regulatiivne keskkond sellest ajast alates muutunud. Air France-KLM juhib tähelepanu asjaolule, et nõukogu on komisjonile andnud mandaadi pidada läbirääkimisi kõigi kolmandate riikidega, selleks et viia kõik nende riikidega sõlmitud kahepoolsed lennundusleping kooskõlla ühenduse õigusega. Air France-KLM tunnistab, et Austrian Airlinesi erijuhtumit tuleb põhjalikumalt kontrollida, ent kutsub komisjoni üles seda küsimust paindlikult käsitlema, sest mõned nimetatud läbirääkimised kolmandate riikidega on alles käimas.

(119) Air France-KLM ei ole kindel selle argumendi veenvuses, et Austria riik tegutses turumajandusliku investorina. Nõustudes müügihinnaga, mis tulenes puudulikust menetlusest, ei müünud ta oma osalust Austrian Airlinesis võimalikult headel tingimustel.

(120) Air France-KLM teatas pärast seda, kui sai teatavaks Austria valitsuse otsus anda 500 miljoni euro suurune riigiabi, valdusühingule ÖIAG, et […].

(121) Air France-KLM tõstatab küsimuse, kas komisjon ei peaks mitte kontrollima seda, kas Austrian Airlines ei ole juba Lufthansa kontserni osa, vaatamata omandamisega seotud tingimustele.

(122) Ümberkorralduskava puhul on Air France-KLM kahtleval seisukohal, kas sellist finantsabi saab üldse nimetada ümberkorraldusabiks. Air France-KLM ei kahtle finantsraskustes, mille ees Austrian Airlines seisab, kuid on veendunud, et meetmed on liiga nõrgad selleks, et ettevõte ümber korraldada. Lufthansa kavandatud meetmed on seda laadi meetmed, mida tavaliselt rakendatakse ettevõtte omandamisel, ja need kuulutati kunstlikult välja ümberkorralduskavana. Meetmed ei moodusta kava ([…]) ja ei õigusta mitte mingil juhul riigiabi andmist. Peale selle ei ole tõendatud, et Lufthansa oleks võimeline neid ümberkorraldusmeetmeid rakendama omavahenditest.

(123) Air France-KLM juhib tähelepanu asjaolule, et praeguses majanduskliimas on kogu lennundussektor tugeva surve all ja et komisjon peab seetõttu Austria kavandatud abi kokkusobivust hindama eriti tähelepanelikult, tagamaks, et abi ei moonutaks konkurentsi.

4.5. **NIKI**

(124) NIKI oli 31. märtsi 2009. aasta märkustes seisukohal, et ÖIAG ei tegutsenud turumajandusliku investorina, sest ta oli nõus negatiivse hinnaga osaluse saamisega Austrian Airlinesis. Peale selle ei kajasta ostu-müügihind Austrian Airlinesi turuhinda. Müük on seotud tingimustega, näiteks negatiivne ostu-müügihind ja müüja osaluse jätkumine omandatud ettevõttes, mis oleksid turumajanduslikule investorile olnud igal juhul vastuvõetamatud.

(125) Negatiivse ostu-müügihinna kohta väidab NIKI, et Lufthansa maksis tegelikult 366 269 euro suuruse positiivse hinna pluss optsioonitunnistus, mille väärtus ÖIAG jaoks on 162 miljonit eurot, ning 500 miljoni euro suurune abi vastab Lufthansa esitatud tingimusele ja ei kujuta endast negatiivset ostu-müügihinda.

(126) NIKI arvates oleks juhul, kui ÖIAG osaluse (41,56 %) hind oleks negatiivne, kogu aktsiakapitali (100 %) väärtus 1,2 miljardit eurot. Siiski ei ole jälgitav see, kuidas on saadud Austrian Airlinesi majandusaasta aruannete alusel selline negatiivne ostu-müügihind. NIKI märgib lisaks, et börsil noteeritud väikeaktsionäride aktsiate kurss kajastab ettevõtte positiivset väärtust (madalaim kurss 2,22 eurot 2008. aasta juulis ja kuue kuu keskmine 4,49 eurot).

(127) Alternatiivsete stsenaariumide puhul kritiseerib NIKI valdusühingu ÖIAG väidet, et ta tegutseb, justkui oleks ta Austrian Airlinesi ainus aktsionär. NIKI väitel oleks struktureeritud likvideerimine võimalik üksnes 75 % enamusega. ÖIAG valduses on aga üksnes 41,56 % Austrian Airlinesist. Peale selle väidab NIKI, et Austrian Airlines jätkab tegutsemist ka maksejõuetuse korral. Sotsiaalkavad kujutavad endast vabatahtlikke makseid, mille üle on töötajate esindajatega võimalik pidada läbirääkimisi. NIKI hinnangul on sotsiaalkava kulud likvideerimise korral 5 miljonit eurot. Sotsiaalkulude hinnangulise maksumuse kohta märgib NIKI, et Austria on segamini ajanud aktsionäri ja riigi rolli.

(128) NIKI väitel ei ole võimalik aru saada, kuidas avaldab Austrian Airlinesi maksejõuetus mõju ettevõtete Telekom Austria AG, OMV AG ja Österreichische Post AG aktsiakursile ja maksejõulisusele. NIKI arvates ei käsitle avalikkus neid ettevõtteid kontsernina. Ettevõtted tegutsevad erinevates sektorites, mille tulemusel ei avaldaks Austrian Airlinesi maksejõuetus neile negatiivset mõju.

(129) NIKI kahtleb selles, kas samasuguse lahendusega nagu Alitalia juhtumi puhul, mille tulemuseks oleks olnud väiksema ja tervema Austrian Airlinesi erastamine, poleks kaasnenud positiivsem tulemus ÖIAG jaoks ja paremad konkurentsimõjud.

(130) Erastamise suhtes on NIKI seisukohal, et tingimused, mis on seotud Austria huvide kaitsmiseks nõukogu moodustamisega ja Austria põhiaktsionäri struktuuri säilitamisega, ning Lufthansa tingimus suurendada Austrian Airlinesi kapitali 500 miljoni euro võrra oleksid avaldanud hinnale negatiivset mõju. NIKI arvates ei peaks riik sekkuma ettevõtte juhtimisse.

(131) NIKI arvates kahjustab selektiivne eelisseisund konkurentsi Austrian Airlinesi ja Lufthansa kasuks ning liikmesriikidevahelist kaubandust. Lufthansa ei ole soodustatud isik, mis võiks saada riigiabi, sellepärast et tema omavahendid on piisavad. Peale selle on NIKI seisukohal, et ümberkorralduskava ei vasta 2004. aasta suuniste nõuetele. NIKI kritiseerib ka asjaolu, et puuduvad tasakaalustusmeetmed riigiabist tuleneva konkurentsi moonutava mõju takistamiseks ühisturul. Samuti ei pea ta pikamaalendude vähendamist piisavaks tasakaalustusmeetmeks.

(132) Peale selle ei ole NIKI veendunud selles, et Austrian Airlines ei ole varem (viimase kümne aasta jooksul) saanud riigiabi ja on pidanud kinni ühekordse abi põhimõttest. Ta toob näiteks mitmed meetmed, mis võivad tema arvates sisaldada riigiabi: a) lennuliiklusõiguste erandlik ja tasuta väljastamine; b) kõigi Austria teenindusaegade kooskõlastamine ettevõtete kaudu, mis on Austrian Airlinesi osanikud; c) madalad rendihinnad Viini lennujaamas; d) riskide enda kanda võtmine kinnisvara müügi puhul riigiasutuste kaudu; e) Austrian Airlinesi maksualaste sihtotstarbeliste äriühingutega leppimine Guernseys ja Kanalisaartel; f) avalik-õigusliku aktsionäri kapitali suurendamine 2006. aasta detsembris 146 miljoni euro võrra; g) 200 miljoni euro suurune päästmisabi.

(133) NIKI märgib lisaks, et Austrian Airlines on võtnud kasutusele lühendatud tööaja ning palgavahe tavalise ja lühendatud tööaja vahel maksab kinni riik. Samuti kritiseerib NIKI seda, et Austrian Airlines ei koonda vastavalt Austria tööõigusele neid töötajaid, kes nõustuvad lühendatud tööajaga.

4.6. **Air Berlin**

(134) Air Berlini 8. aprilli 2009. aasta märkused on täielikult kooskõlas NIKI märkustega.

4.7. **Robin Hood Aviation**

(135) Robin Hood Aviation on 8. aprilli 2009. aasta märkustes seisukohal, et negatiivne hind kujutab endast riigiabi ja et selline riigiabi võib avaldada negatiivset mõju konkurentsile; peale selle tugevdab riigiabi Austrian Airlinesi ja Lufthansa positsiooni ühisturul ning seetõttu ei tohiks sellist riigiabi kuulutada ühisturuga kokkusobivaks. Robin Hood Aviationi arvates suurendab Austrian Airlines praegu oma võimsust, mis on vastuolus Austria ametiasutustele esitatud ümberkorralduskavaga. 2009. aastal võttis Austrian Airlines üle täiendavad Lufthansa lennuliinid, näiteks Grazi-Stuttgarti lennuliin, kus lendab ka Robin Hood Aviation. Robin Hood Aviationi väitel pakub Austrian Airlines oma lennuliinidel väga madalaid ja konkurentsivõimelisi hindu, mida on võimalik pakkuda ainult tänu kavandatud riigiabile.

4.8. **WKO – Die Luftfahrt**

(136) WKO – Die Luftfahrt rõhutas 8. aprilli 2009. aasta märkustes Austrian Airlinesi tähtsust Austria majandusele ja ettevõtte panust ligikaudu 18 000 töökoha säilitamisse Viini rahvusvahelises lennujaamas. Ta rõhutas, kui oluline on toimiv võrgustik turismile ja siseriiklikule majandusele.

4.9. **Wien-konkret**

(137) Wien-konkret Medien GmbH (edaspidi „Wien-konkret") tunnistas 21. märtsi 2009. aasta märkustes, et ta esitas 11. novembril 2008 siduva pakkumise Austrian Airlinesi suhtes hinnaga üle 10 euro, mis on Lufthansa pakkumisest kõrgem hind. 30. jaanuaril 2009 suurendati pakkumist 11 eurole. Wien-konkret ei osalenud hankemenetluses.

(138) Wien-konkret on seisukohal, et ÖIAG ei tegutsenud ettevaatliku erainvestorina. Ta väidab, et tema arvates oleksid ÖIAG kolm alternatiivset stsenaariumi – a) aktsiate müük börsil hinnaga 3,90 eurot kogutuluga 142 miljonit eurot; b) Wien-konkreti pakkumine hinnaga enam kui 10 eurot ja c) maksejõuetus 0 eurot – toonud endaga kaasa väiksemad kulud. Samuti väidab ta, et erastamismandaadis esitatud tingimused (Austria põhiaktsionäri struktuur) ei ole täidetud, sest Lufthansa on Saksamaa ettevõte.

(139) Wien-konkret märgib, et negatiivne hind avaldab negatiivset mõju konkurentsile ja võimaldab Austrian Airlinesil pakkuda turul väga konkurentsivõimelisi hindu. Peale selle rõhutab ta, et Austrian Airlines ei rakendanud ühtki ümberkorraldusmeedet, nagu võimsuse vähendamine, töötajate arvu vähendamine ja personalikulude kärpimine. Samuti on ta seisukohal, et riigiabi lennundussektoris avaldab negatiivset mõju keskkonnale (CO_2 heide, lennukimüra).

4.10. **Üksikute eraisikute märkused**

(140) 32 eraisiku 11. veebruarist kuni 10. aprillini 2009 esitatud märkused vastasid laias laastus ettevõtte Wien-konkret märkustele.

5. **AUSTRIA MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA**

(141) Austria ametiasutused alustasid oma märkusi väitega, et erastamisprotsess oli avatud ja läbipaistev ning ei olnud tingimustega seotud. Kuigi protsess kestis erastamismandaadi piiratud kehtivusaja tõttu lühikest aega, ei olnud see samasuguste protsessidega võrreldes tavatult lühike.

(142) Mitte ühtki erastamisprotsessis osalenud pakkujat ei koheldud ebavõrdselt. Erastamisprotsessi tingimused olid kõikide osalejate puhul samasugused. Austria ametiasutuste arvates oli põhjus, miks esitati ainult üks siduv pakkumine, seotud rohkem Euroopa lennundussektori majandusolukorra märkimisväärse halvenemisega erastamisprotsessi ajal, ettevõtete Air France-KLM ja British Airways osalemisega teistes tehingutes ning lennundusalliansi vahetamisest tingitud kõrgete kuludega teiste pakkujate puhul peale Lufthansa.

5.1. **Menetluse proportsionaalsus**

(143) Austria ametiasutused on üllatunud, et Air France-KLM ei teadnud, et oli lubatud esitada pakkumine negatiivse ostu-müügihinnaga. Protsessi tingimustele vastavalt oli igal ajal võimalik esitada negatiivse ostu-müügihinnaga pakkumine. Juhul kui Air France-KLM ei olnud tõepoolest kindel, kas negatiivse ostu-müügihinnaga pakkumise esitamine on lubatud, oleks olnud mitmeid võimalusi selle küsimuse selgitamiseks, kas siis investeerimispankadega suheldes või otse ÖIAG poole pöördudes. Seda aga ei tehtud.

(144) Austria ametiasutused kinnitavad, et ettevõttel Air France-KLM oli võimalik, nagu ka ülejäänud kahel erastamisprotsessi teise vooru pääsenud pakkujal, esitada pakkumine negatiivse ostu-müügihinnaga.

(145) Lisaks märgivad Austria ametiasutused, et ÖIAG oli veidi aega pärast pakkumiste esitamise tähtaja möödumist […].

(146) […]

(147) […]

(148) Austria ametiasutused vaidlevad vastu Air France-KLMi väitele, justkui oleks ÖIAG pidanud kõigepealt andma Austrian Airlinesile 500 miljoni euro suuruse abi ja oleks alles seejärel saanud loa ettevõte erastada. Peale selle oleks tulnud enne erastamist antud abi hinnata riigiabi käsitlevate õigusaktide kohaselt.

5.2. **Negatiivne ostu-müügihind**

(149) Austria ametiasutused vaidlevad vastu NIKI märkustes esitatud argumendile, et hinna puhul ei olnud tegemist negatiivse ostu-müügihinnaga, vaid tingimusega. Aktsiate ostu hindamisel esitab pakkuja otsuse kõigi ostuks vajalike maksete summa kohta. Lufthansa otsus ei olnud seotud mitterahalise tingimusega, vaid Lufthansa pakkus lihtsalt negatiivset ostu-müügihinda.

5.3. **Negatiivne turuväärtus**

(150) Väidet NIKI kaebuses, et on olemas positiivne (majanduslik) omakapital, mille puhul viidati Austrian Airlinesi 31. detsembri 2008. aasta koondbilansis näidatud omakapitalile, peavad Austria ametiasutused ebaoluliseks, sest IFRSi finantsaruandlusstandardite ja nende tõlgendamissuuniste alusel saadud arve võrreldakse ettevõtte turuväärtusega ettevõtluse jätkamise tingimusel.

(151) Austria ametiasutused viitavad NIKI arvutusele, mille kohaselt oleks Austrian Airlines pärast 500 miljoni euro suuruse abi saamist suutnud tegutseda […] aastat ilma ümberkorraldusmeetmete rakendamiseta, vaatamata iga-aastasele negatiivsele rahavoole […] euro suuruses summas, ning väidavad, et see on vastuolus majandusliku tegelikkusega, sest Austrian Airlines peaks olema suuteline täitma oma maksekohustusi igal ajal. NIKI väide, et Austrian Airlinesi väärtus ei ole negatiivne, ei vasta seega tõele.

5.4. **Alternatiivsed stsenaariumid**

(152) NIKI väitis, et Austrian Airlines jätkab tegutsemist ka maksejõuetuse korral. Austria ametiasutused vaidlevad sellele vastu ja märgivad, et seda takistavad juriidilised põhjused. Austria lennundusseaduse paragrahvi 109 ja paragrahvi 106 kohaselt tühistatakse lennuettevõtte tegevusluba viimase maksejõuetuse korral. Lennuettevõtte tegevuse jätkamine likvideerija poolt ei ole ilma tegevusloata võimalik.

(153) NIKI väitis samuti, et Austrian Airlinesi varade väärtus on piisav selleks, et katta likvideerimisega seotud kohustused, nii et ÖIAG ei pea kandma likvideerimiskulusid. Austria ametiasutuste arvates põhineb see väide oletusel, et Austrian Airlinesi varade väärtus ületab tema kohustuste väärtuse […] euro võrra. See oletus on ilmselgelt seotud 31. detsembri 2008. aasta koondbilansis näidatud omakapitaliga. Austria ametiasutuste arvates ei saa seda summat aga arvesse võtta, selleks et teha järeldusi likvideerimiskulude kohta.

(154) NIKI väitis samuti, et vähemusaktsionär ÖIAG ei pea likvideerimise või maksejõuetusega seotud kulusid üksi kandma. Austria ametiasutuste väitel ei vasta see tõele. ÖIAG on Austrian Airlinesi põhi- ja suurim aktsionär ning majanduslikud riskid, mis on seotud likvideerimisega ilma sotsiaalkavadeta, puudutavad tema ülejäänud osaluste tõttu ainsana teda. Väikeaktsionärid ja finantseerimisasutused, kes ei ole välismaailmale nähtavad, ei ole selliste riskide tõttu ohus. Seetõttu peab ÖIAG kandma sotsiaalkavade kulud üksinda.

5.5. **Ümberkorralduskava**

(155) Austria ametiasutused vaidlevad vastu NIKI ja Air France-KLMi väidetele, justkui oleks Lufthansa kapitali suurendamise puhul 500 miljoni euro võrra soodustatud isik. See ei vasta olukorrale. Arvamus, et Lufthansa saab kasu oma tulevase tütarettevõtte kapitali suurendamisest pärast tehingu sõlmimist ja on sel viisil ka (väidetava) ümberkorraldusabi puhul soodustatud isik, ei pea paika. Austria ametiasutuste arvates ei ole Air France-KLMi tõlgendus selles suhtes asjakohane.

(156) Austria ametiasutused vaidlevad vastu teatavate kolmandate isikute väitele, et ümberkorraldamise puhul ei ole ette nähtud struktuurilisi meetmeid ja struktuurilise kohandamise kohustus lasub seega konkurentidel. Kohandamine näiteks võimsuse vähendamise kujul, selleks et võtta arvesse prognoosimatut nõudluse arengut, on ümberkorralduskava keskne element. Austrian Airlines vähendas oma lennukiparki 2008. aasta suvel 105 lennukilt 98 lennukile ja vähendas oma võimsust pikamaalendude valdkonnas […] võrra. Alusetu on väide, justkui viiks Austrian Airlines lühikese või keskmise pikkusega lennuliinidel ellu laienemisstrateegiat.

(157) Austria ametiasutused vaidlevad vastu ka NIKI väitele, et Austrian Airlines on varem saanud mitmel viisil riigiabi. Väidetav abi ei ole käesoleva uurimismenetluse esemeks, nagu on märgitud komisjoni otsuses ametliku uurimismenetluse algatamise kohta. Sellekohased väited on seetõttu lubamatud ja asjakohatud. Igal juhul lükkavad Austria ametiasutused sellega seoses otsustavalt tagasi väite, et Austrian Airlines on varem juba saanud riigiabi. Nimetatud meetmed ei vasta abi määratlusele EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Mõned nimetatud meetmetest võeti juba enne seda, kui Austria ühines EMP ja ELiga. Teised ei ole riiklikud meetmed, sest näiteks Viini lennujaam on suuremalt jaolt eraomanduses.

(158) 2006. aastal toimunud kapitali suurendamise puhul viitavad Austria ametiasutused sellele, et erainvestorid oleksid sellest osa võtnud samadel tingimustel nagu ÖIAG. Kapitali suurendamine oli märgitud ülemääraselt ja jaefondide alla paigutamine oleks võinud olla veel suurem. ÖIAG osaluse halvenemise vältimiseks vastas tema osalus kapitali suurendamises täpselt osalusele Austrian Airlinesis. See ei kujuta endast riigiabi. Mis puutub väitesse, et Austrian Airlines võttis kasutusele lühendatud tööaja ning riik maksis kinni vahe tavapärase ja lühendatud tööaja vahel, siis on tegemist üldiselt kohaldatava meetmega. Samamoodi kohaldatakse üldiselt igasugust kaitset, mida Austria tööõigusest tulenevalt pakuti lühendatud tööajaga töötavale tööjõule.

(159) Austria ametiasutused vaidlevad vastu NIKI väidetele, et lennuliiklusõiguste andmise puhul Austrian Airlinesile on tegemist riigiabiga. Lennuliiklusõigused tulenevad algupäraselt kahepoolsetest lennunduslepingutest. Lepingu sõlminud riigid andsid lennuettevõtetele õiguse viia vastavaid lennuliiklusõigusi ellu kahepoolse lennunduslepingu raames. Seega ei ole need seotud kuludega lepingu sõlminud riigi jaoks. Peale selle puudub turg lennuliiklusõiguste kasutamise jaoks. Lennuliiklusõigusi ei saa müüa ega oksjonile panna.

5.6. **Vastused kolmandate isikute märkustes loetletud muude asjaolude kohta**

(160) Asjaolu, et Austrian Airlines hoiab ühte ettevõttega SCA Schedule Coordination Austria GmbH (edaspidi „SCA GmbH"), peeti kolmandate isikute märkustes samuti problemaatiliseks. Austria ametiasutused märgivad, et SCA GmbH on Viini lennujaama sõiduplaaninõustaja ehk lennujaama koordinaator vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 793/2004, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta ([28]). SCA GmbH tegevus on määrusega (EÜ) nr 793/2004 kindlaks määratud niisuguses ulatuses, et üksikud aktsionärid ei saa teenindusaegade jaotamist üldse mitte mõjutada.

(161) Robin Hood Aviation väitis, et päästmisabi kasutati selleks, et rahastada konkurentsi kaotamist Grazi ja Stuttgardi vahelisel lennuliinil. Austria ametiasutused vaidlevad sellele vastu.

(162) Austria ametiasutused vaidlevad vastu ka Ryanairi väitele, et Austrian Airlines ei suuda odavlennufirmadega konkureerides pakkuda edaspidi enam lende kulusid katva hinnaga. Need väited ei ole põhjendatud. Muuseas on Austria ametiasutuste väitel neid kaalutlusi olulisel määral kontrollinud komisjon ühinemise kontrollimenetluse raames.

(163) 22. mai 2009. aasta kirjas edastasid Austria ametiasutused komisjonile lisateabe mitme punkti kohta.

([28]) ELT L 138, 30.4.2004, lk 50.

(164) Seoses asjaoluga, et valdusühingut ÖIAG tuleks vaadelda Austrian Airlinesi põhiaktsionärina, juhivad Austria ametiasutused tähelepanu sellele, et valdusühingule ÖIAG kuulub 41,56 % Austrian Airlinesi aktsiatest ning et ta on moodustanud sündikaadi finantseerimisasutustega, kellele kuulub 7,05 % Austrian Airlinesi aktsiatest. Sündikaadilepingus on väidetavalt sätestatud, kuidas tuleks käituda Austrian Airlinesi üldkoosolekute raames toimuvate hääletuste ajal. 3,45 % Austrian Airlinesi (hääleõiguseta) aktsiatest jääb Austrian Airlinesile, ülejäänud 47,94 % sõltumatutele aktsionäridele.

(165) ÖIAG ja sündikaadi liikmed said ühtekokku 48,61 % Austrian Airlinesi aktsiatest ja neile kuulus üle 50,34 % hääleõigusest, kuna Austrian Airlinesi omanduses olevad aktsiad on hääleõiguseta.

(166) Ametiasutused selgitavad lisaks, et sõltumatud aktsionärid ei ole kohustatud negatiivse ostu-müügihinna korral müügitehingus osalema, sest maksejõuetust käsitleva Austria õigusakti kohaselt ei kanna aktsionärid maksejõuetusega seotud kulusid. Nende kaotus piirdub kapitalipaigutuste või aktsiate eest makstud ostu-müügihinna kaotamisega. Sõltumatud aktsionärid ei oleks seega pidanud Austrian Airlinesi maksejõuetuse või likvideerimise korral kandma kulusid ja ei oleks olnud kohustatud kaaluma alternatiivseid stsenaariume.

(167) Peale selle ei pidanud sõltumatud aktsionärid nõustuma negatiivse ostu-müügihinnaga. Otse vastupidi on Austria ülevõtmisseaduses kehtestatud ettevõtte kontrolli muutumisega seotud tehingute kohta, et ülevõtmise hind on võrdne viimase kuue kuu keskmise kauplemismahuga kaalutud turuhinnaga, mis ei pea tingimata olema seotud nende osakute majandusliku väärtusega. Aktsiakursi aluseks võivad olla, nagu Austrian Airlinesi näite puhulgi, turuootused, mistõttu kajastab aktsiakurss harva ettevõtte tegelikku väärtust.

(168) Samuti ei pea sõltumatud aktsionärid osalema likvideerimise ja maksejõuetusega seotud kuludes ega panustama negatiivsesse ostu-müügihinda. Selline „muiduleivasööja fenomen" tuleneb kaitsest, millele sõltumatutel aktsionäridel on õigus Austria äriühingu- ja maksejõutuse alase õiguse kohaselt ning ülevõtmise õigusraamistiku puhul Euroopa õiguse kohaselt.

(169) Austria ametiasutused märgivad, et negatiivse ostu-müügihinna maksmine valdusühingule ÖIAG tulenes otseselt Austrian Airlinesi omakapitali negatiivsest väärtusest ja eriti pakkuja juriidilisest kohustusest osta ära sõltumatute aktsionäride aktsiad, selleks et omandada 100 % ettevõttest ja seda hinnaga, mis ei kajasta lennuettevõtte majanduslikku väärtust.

(170) Austria ametiasutuste arvates käitus ÖIAG nagu ratsionaalne turumajanduslik erainvestor, sest ta võttis enda kanda kogu negatiivse ostu-müügihinna, mis on 100 % seotud Austrian Airlinesi omakapitali negatiivse väärtusega ja seadusega ettenähtud positiivse pakkumishinnaga sõltumatutele aktsionäridele, selleks et erastada Austrian Airlines tervikuna.

(171) Lisaks märgivad Austria ametiasutused, et sõltumatud aktsionärid ei oleks erastamise käigus saanud riigiabi, sest ülevõtmispakkumine ei hõlmanud esiteks riiklikke vahendeid, vaid Lufthansa kui eduka pakkuja poolt tasutud vahendeid. Teiseks ei ole sõltumatutele aktsionäridele makstav hind riigi tasandil kindlaks määratud, vaid see määratakse kindlaks Austria ülevõtmisseaduse siduvate sätete alusel ülevõtmishinna arvutamiseks ettevõtte üle kontrolli muutumisega seotud tehingute puhul.

(172) Austria ametiasutused selgitavad, et Austria õiguse järgi ei ole aktsionär kohustatud maksejõuetuse korral kandma sotsiaalkulusid. Nad juhivad tähelepanu sellele, et Austria maksejõuetuse hüvitusfond, mis on loodud maksejõuetuse hüvitamise seaduse kohaselt, kannab järgmised kulud:

— seadusega ettenähtud koondamistasu kuni 6 030 eurot kuus;

— palgad kuni 8 040 eurot kuus;

— pensioniõigused, maksimaalselt 24 kuu maksed (pensioni)õiguste omandamise summa alusel ja kuni 6 000 eurot kuus;

— puhkusekompensatsioonid;

— koondamishüvitised.

(173) Fond ei kata koondamis- ja kuutasusid, mis on nimetatud künnisest suuremad. Peale selle ei kata fond kollektiivlepingutest ja sotsiaalkavadest tulenevaid õigusi.

(174) […] Seetõttu esitavad nad ettevõtte Ernst & Young 12. märtsi 2009. aasta täiendava sotsiaalkulude hindamise. Nimetatud uus hindamine näitab 1) kontserni Austrian Airlines ja 2) Austrian Airlines AG ja Tyrolean Airwaysi sotsiaalkulusid. […]

(175) Peale selle esitasid Austria ametiasutused lisateabe selle kohta, kas valdusühinguga ÖIAG samasuguses olukorras olev valdusühing võtaks arvesse aktsiakursi langust, mis on tingitud reitingu alanemisest ja võrreldavatest kaotustest.

6. ABI OLEMASOLU

6.1. Abi õiguslik hindamine

(176) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust."

(177) Riigiabi mõiste hõlmab kõiki kaudselt või otseselt saadud eeliseid, mida rahastatakse riiklikest vahenditest või riigi enda poolt või vahendaja poolt riigi tellimusel.

(178) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikes 1 sätestatud tingimused on kumulatiivsed. Selle selgitamiseks, kas teatatud meetmete puhul on tegemist riigiabiga EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt, tuleb kontrollida, kas on täidetud kõik järgnevalt loetletud tingimused: Rahaline toetus

— on saadud riigilt või riiklikest vahenditest;

— soodustab teatavaid ettevõtteid või tootmisharusid;

— kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja

— kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(179) Komisjon analüüsis täpselt ja põhjalikult nii menetluse algatamise ajal esitatud märkusi kui ka Austria märkusi. Komisjon tegi eksperdile (Moore Stephens) ülesandeks kontrollida müügitehingu aluseks olevaid finantsandmeid ja oletusi.

(180) Moore Stephens viis kontrolli läbi Viinis 23. märtsil 2009 ja 16. aprillil 2009. Kontrollimisel toetasid eksperti Austria ametiasutused ja ta pääses juurde kõigile vajalikele dokumentidele ja andmeruumile.

(181) Käesoleval juhul väitsid Austria ametiasutused, et teavitatud meetme puhul ei ole tegemist riigiabiga, sest esiteks on hinna puhul, mis saavutati avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva müügiprotsessi tulemusena, tegemist turuhinnaga. Alternatiivselt väitsid nad, et teavitatud meetme puhul ei ole tegemist riigiabiga, sest ÖIAG käitus nõnda, nagu oleks seda teinud turumajanduslik investor samasuguses olukorras, sest kõik valdusühingule ÖIAG pakutud alternatiivsed stsenaariumid olid seotud suurte kuludega ja ÖIAG valis kõige soodsama lahenduse.

(182) Veendumaks selles, et müük ei hõlma riigiabi, peab komisjon kontrollima, kas Austrian Airlines müüdi turuhinnaga. Komisjon on riigi omandis olevate ettevõtete erastamise kohta töötanud välja teatavad põhimõtted, mis on välja kujunenud aastatepikkuse otsuste tegemise jooksul üksikjuhtumite kontrollimise alusel ([29]). Olenevalt olukorrast võib riigiabi anda kas ostjale või erastatavale ettevõttele.

6.1.1. *Austrian Airlinesi müügihinna hindamine*

(183) Käesoleval juhul märgib komisjon, et Austria valitsus andis valdusühingule ÖIAG erastamismandaadi, mille kohaselt ÖIAG viis läbi läbipaistva ja mittediskrimineeriva müügiprotsessi, mille puhul kehtestati siiski mitmed tingimused. Seetõttu ei saa esmapilgul välistada oletust, et tehing hõlmab riigiabi.

(184) Sellega seoses märgib komisjon, et sellega, et riik kehtestab müüjana ostjale teatavad tingimused, vähendab ta potentsiaalselt müügihinda ja loobub sellisel viisil lisavahenditest. Peale selle võivad tingimused peletada potentsiaalsed huvitatud investorid eemale juba enne pakkumise esitamist, mille tagajärjel on häiritud müügiprotsessi konkurentsikeskkond ja lõpuks ei pruugi isegi suurim pakkumine tingimata kajastada tegelikku turuväärtust.

([29]) Vt *XXIII konkurentsipoliitika aruannet, 1993* (ISBN 92–826-8372-9), punktid 402 ja 403.

(185) Sellega, et riik kehtestab niisugused tingimused ja nõustub sellega, et ta ei saa parimat hinda enda omanduses olevate osakute ja varade eest, ei tegutse riik turumajandusliku investorina, kes püüaks saada suurimat võimalikku hinda. Selle asemel otsustab riik ettevõtte müügi kasuks turuväärtusest väiksema hinnaga. Komisjon on seisukohal, et turumajanduslik investor ei oleks olnud majanduslikult huvitatud võrreldavate tingimuste kehtestamisest, vaid oleks müünud ettevõtte suurima pakkumise esitajale, kes oleks siis vabalt otsustatud omandatud ettevõtte või omandatud varade tuleviku üle.

(186) Sellisel juhul tuleb kontrollida, kas ettevõte saab tehingust majanduslikku kasu, mille kohta on 1994. aasta lennundussektori suuniste punkti 43 kolmandas lõigus ette nähtud, et ettevõtet „[peab] hindama sõltumatu ekspert, kes arvutab ettevõtte väärtuse tegutseva ettevõttena tavatingimustes."

(187) Euroopa Kohus on otsuses Stardust Marine kohta märkinud: „tegemaks kindlaks, kas riik käitus või mitte turumajanduse tingimustes tegutseva aruka investorina, tuleb asetuda uuesti selle aja konteksti, mille jooksul rahalise toetuse meetmed võeti, et hinnata riigi käitumise majanduslikku otstarbekust ning hoiduda seega igasugusest hilisemal olukorral põhinevast hinnangust" ([30]). Käesoleval juhul on selleks ajaks see päev (5. detsember 2008), kui sõlmiti leping valdusühingule ÖIAG kuuluvate Austrian Airlinesi aktsiate (41,56 %) müümise kohta Lufthansale.

Austrian Airlinesi väärtus tegutseva ettevõttena

(188) Nagu on juba selgitatud, esitas Austria 5. detsembril 2008 hinnangu Austrian Airlinesi omakapitali väärtuse kohta, mille koostas Deloitte, võttes aluseks, et ettevõtlustegevusega jätkatakse iseseisvalt, ja kasutades diskonteeritud rahavoogude meetodit (*discounted cash flow*, edaspidi „DCF"). Nimetatud hinnangu ja äriplaani andmete põhjal oli komisjon eksperdi abil suuteline hindama, kas Lufthansa tasutud hind vastab turuhinnale.

(189) Deloitte viis DCF-hindamise läbi kooskõlas Austria professionaalsete hindamisstandarditega ja kasutas selleks Austrian Airlinesi juhatuse äriplaani, mida kohandati, võttes arvesse muutunud majandustingimuid ja juhatuse poolt heaks kiidetud kulude kokkuhoidu. 5. detsembril 2008. aastal olemas olnud äriplaan põhineb autonoomsuse säilitamisel ja selles võetakse arvesse võimalikke sünergiaid, mis võidakse saavutada strateegilise partneriga. Äriplaan sisaldab optimeerimismeetmeid (nagu […]) kokku […] euro suuruses summas. Peale selle lähtutakse sellest, et […].

(190) Selleks et arvutada välja nende meetmete mõju Austrian Airlinesi rahavoogudele, kasutas Deloitte oma hinnangus ajaldatud puhasmaksumuse (*net present value*, edaspidi „NPV") kolme järgmist etappi:

— I etapp (12.2008–12.2012), võttes aluseks juhatuse äriplaani, mida kohandati vastavalt Deloitte'ile;

— II etapp (2013–2021), kaasates […], et seda arvesse võtta, ning oletades, et aastane kasvumäär on […] %; ja

— III etapp (alates 2022. aastast) jääkväärtusena, oletades, et ettevõte on saavutanud alalise ja pikaajalise kasvumäära […] % aastas.

(191) Komisjon märgib, et põhistsenaariumi aluseks olevad oletused on konkreetse juhtumi puhul õigustatud, eriti võttes arvesse […]. Peale selle on Austrian Airlinesi lennukipargi keskmine vanus ligikaudu […] aastat, mis konkurentidega võrreldes on […]. Erinevused Austrian Airlinesi lennukipargi tehnilises koosseisus ja vanuses tulenevad osaliselt Austrian Airlinesi ülevõtmisest kahe konkurendi poolt (Lauda ja Tyrolean), peale selle on lennukipark sama suurte konkurentidega võrreldes väga mitmekesine. Komisjon märgib, et nimetatud kahest tegurist tuleks põhistsenaariumi puhul võtta arvesse […]., isegi kui ettevõte on finantsraskustes, ja võttes arvesse kokkuhoiu tähtsust elujõulisuse taastamiseks kõnealuses valdkonnas.

(192) Järgmises tabelis antakse ülevaade omakapitali väärtuse arvutamise tulemustest. Arvutus põhineb Austria esitatud ärimudelil, kus võeti muu hulgas arvesse kaalutud keskmist kapitalikulu määra (*weighted average cost of capital*, edaspidi „WACC") […] % I ja II etapis ning […] % ([31]) III etapis.

([30]) Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-482/99, 16.5.2002, *Prantsusmaa vs. komisjon* (Stardust Marine), EKL 2002, I-4397, punkt 71.

([31]) Diskontotegur jääkväärtuse (*terminal value*, edaspidi „TV") arvutamiseks on vahe kohaldatud WACC-määra ja hinnangulise stabiilse pikaajalise kasvumäära vahel (antud juhul […]).

Tabel 7

Austrian Airlinesi ettevõtte väärtuse arvutamine – põhistsenaarium

(miljonit eurot (*))

	I etapp					II etapp	III etapp
	Dets 2008 tegelik väärtus	2009 eelarve	2010 eelarve	2011 eelarve	2012 eelarve	2013-21 eelarve (***)	alates 2022 jääkväärtus
Tulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mahakandmine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Konhandatud maskud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ettevõtte netotulu miinus kohandatud maksud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Mahakandmine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Muud. kapitalikulu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/– Muud. ettevõtte kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vabad rahavood (FCF)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC (**)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV I + II + III etapp	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV kokku	[…]						
NPV ülekantud kahjum	[…]						
Ettevõttele mittekuuluvad varad	[…]						
Kogukapitali turuväärtus	[…]						
Netovõlad	[…]						
Omakapitali väärtus	[…]						

Allikas: Deloitte'I hindamisaruanne 19.3.2009
(*) Ümardamisest tulenev vahe.
(**) Diskontotegur (vt joonealune märkus 31).
(***) Koondarvud (vt joonealune märkus 32).

(193) I, II ([32]) ja III etapi vabade rahavoogude kumulatiivne NPV, ülekantud kahjumi väärtus ja mitteärilistel eesmärkidel ülekantud kahjumi turuväärtus ja mitteärilistel eesmärkidel kasutatavate varade turuväärtus annavad Austrian Airlinesi majandusüksuse turuväärtuseks […] eurot. Kohustuste turuväärtus 5. detsembril 2008 ([…] eurot) lahutatakse kogukapitali turuväärtusest, mille tulemuseks on omakapitali negatiivne väärtus […] eurot.

([32])

II etapp	2013 eelarve	2014 eelarve	2015 eelarve	2016 eelarve	2017 eelarve	2018 eelarve	2019 eelarve	2020 eelarve	2021 eelarve	Summa
FCF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
NPV										

(194) Komisjon võtab teadmiseks, et WACC-määra puhul, mida kasutatakse diskontomäärana vabade rahavoogude NPV arvutamiseks, võeti Austrian Airlinesi võlgade jaoks vastu […] baaspunkti suurune võlgnevuse riskipreemia. See tuleneb riskipreemiast, mida pangad kasutasid 2009. aasta alguses antud päästmisabi puhul. Komisjon märgib, et 2009. aasta detsembris oli Lufthansa krediidiriski ülekandetehingu ([33]) jaoks vajalik […] baaspunkti suurune riskipreemia. Seetõttu näib […] baaspunkti suurune riskipreemia üpris madal ja ei kajasta täielikult Austrian Airlinesi riskantset olukorda.

(195) Komisjoni ekspert rekonstrueeris seega Deloitte'i arvutuse WACC-määraga […] % ja […] %. Komisjon märgib, et kasutatud WACC-määr – et kajastada riskipreemiaid, mida Austrian Airlinesi aktsionärid ja võlausaldajad võivad nõuda – suurendab oluliselt Austrian Airlinesi omakapitali negatiivset väärtust (vt järgmist tabelit).

Tabel 8

WACC-määra tundlikkuse analüüs Austrian Airlinesi omakapitali väärtuse puhul

(miljonit eurot)

WACC	Omakapitali väärtus	Vahe omakapitali väärtuse puhul
[…] % I ja II etapis ning […] % III etapis	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]

(196) Komisjoni ekspert hindas lisaks kombinatsiooni pessimistlikest ja optimistlikest sündmustest ja nende mõju Austrian Airlinesi omakapitali väärtusele. Ekspert viis läbi hindamise Austrian Airlinesi äriplaani ja Deloitte'i hindamismudeli alusel ning töötas välja parima ja halvima stsenaariumi juhuks, kui kohaldatakse võlgnevuse riskipreemiat, mida tema arvates võidakse turul kohaldada. Tundlikkuse analüüsi tulemused on kokku võetud järgmises tabelis.

Tabel 9

Tundlikkuse analüüs Austrian Airlinesi omakapitali väärtuse puhul

(miljonit eurot)

	Kogukapitali turuväärtus (1)	Netovõlad (2)	Omakapitali väärtus (1) – (2)	Vahe omakapitali väärtuse puhul	Vahe omakapitali väärtuse puhul (%)
Parim (optimistlik) stsenaarium	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Põhistsenaarium (Deloitte)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Halvim stsenaarium	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(197) Parima stsenaariumi puhul (optimistlik stsenaarium) oletab komisjoni ekspert, et ümberkorralduskava on edukam, kui juhatus eeldas ja personalikulud suudetakse hoida stabiilselt […] % juures kogutulust ajavahemikul 2009–2012. WACC-määr moodustab […] %. Nende oletuste tulemusel on omakapitali väärtus […] miljonit eurot, mis on […] miljoni euro või […] % võrra positiivsem Deloitte'i arvutatud põhistsenaariumist.

([33]) Krediidiriski ülekandetehing on krediididerivatiiv, mille korral peab tehingu ostja tegema mitmeid makseid müüjale ja mille eest saab ostja vastutasuks kompensatsiooni, kui selle tõttu ei kannata (ei maksta tagasi) mõni laen või krediit.

(198) Halvima stsenaariumi puhul lähtub komisjoni ekspert väiksemast käibe suurenemisest, mis on kooskõlas Austrian Airlinesi sihtturgude SKP hinnanguga (st […] % suurune kasv 2011. aastal […] % asemel ja […] % 2012. aastal […] % asemel), ja sellest, et juhatus on suuteline üksnes hoidma materjali- ja personalikulutused ajavahemikul 2011–2012 ühtlasel tasemel, mitte rakendama kokkuhoiumeetmeid. Selle kohaselt on omakapitali väärtus […] miljonit eurot, mis on […] miljoni euro ehk […] % võrra negatiivsem põhistsenaariumist.

(199) Selle põhjal võib komisjon järeldada, et Austrian Airlinesi omakapitali väärtus jääb ettevõtlustegevuse (ettevõtte väärtus tegutseva ettevõttena) jätkumise eeldusel müügi hetkel vahemikku […] miljonit eurot kuni […] miljonit eurot, moodustades seega keskmiselt […] miljonit eurot.

Omakapitali väärtuse osa, mille eest peaks maksma ostja

(200) Komisjon märgib, et selline omakapitali väärtus vastab 100 % Austrian Airlinesi aktsiatest. Valdusühingule ÖIAG kuulub üksnes 41,56 % aktsiatest. Austria ülevõtmisseaduse paragrahv 22 lõgie 2 kohaselt on vahetult kontrollitav osalus siiski vahetu osalus äriühingus, mis annab aktsionärile enam kui 30 % alaliselt hääleõiguslike aktsiate hääleõigustest. Antud juhul võib valdusühingut ÖIAG käsitleda seega kontrolliva aktsionärina. Ei ole ühtki teist aktsionäri, keda saaks samuti käsitleda kontrolliva aktsionärina või vähemalt vähemusaktsionärina, kellele kuulub blokeeriv vähemus (25 % pluss üks aktsia).

(201) Komisjon märgib, et tavaliselt kehtestatakse kontrolli ülekurss, mis kajastab väärtuse kasvu, mis on tingitud kontrollivõimaluse eelisest, kui esialgne väärtus seda ei kajasta. Seda kinnitab käesoleval juhul tõsiasi, et Lufthansa võtab Austrian Airlinesi kontrolliva osaluse omandamisel üle vastutuse kogu ettevõtte ümberkorraldamise eest ja kontrolli elluviimise eelis ei ole ostja jaoks eelis, vaid pigem koormus. Komisjon nõustub ka Austria ametiasutustega, et 58,44 % suuruse protsendimäära puhul on tegemist negatiivse kontrolli ülekursiga, mille ÖIAG kontrolliva aktsionärina peab üle võtma, kui ta oma aktsiad müüb. See selgitab asjaolu, miks Lufthansa tasub negatiivse hinnana 41,56 % tegutseva ettevõttena käsitletava ettevõtte hinnast.

(202) Peale selle tuleb eeldada ÖIAG aktsiate puhul seeriaallahindlust. Sellist allahindlust võib kohaldada, selleks et kajastada negatiivset mõju aktsiakursile, kui suur osa aktsiatest pannakse korraga müüki, turg ujutatakse üle müügikorraldustega ja ebapiisav nõudlus ei kompenseeri pakkumist. Käesoleval juhul vastab ÖIAG osalus Austrian Airlinesis 36 626 875 aktsiale ühtekokku 88 134 724 aktsiast. Arvesse tuleb võtta ka asjaolu, et börsil kaubeldakse üksnes 47,94 protsendiga Austrian Airlinesi aktsiakapitalist. Seega on loogiline, et ÖIAG nõustub väiksema hinnaga, selleks et müüa oma aktsiad tervikuna.

(203) Selle põhjal võib komisjon järeldada, et ÖIAG osaluse hind, mis moodustab 41,56 %, vastab 100 % omakapitali väärtusele.

(204) Peale selle märgib komisjon, ilma et see piiraks kirjeldatud argumente ja eespool tehtud järeldusi, et 41,56 % väärtus, võtmata arvesse kontrolli ülekurssi ja seeriaallahindlust, jääb vahemikku […]–[…] eurot, seega on keskmine väärtus […] eurot.

Lufthansa poolt makstud hind valdusühingule ÖIAG kuuluvate Austrian Airlinesi aktsiate eest

(205) Nagu on juba kirjeldatud, sisaldab Lufthansa makstud hind kolme komponenti: a) 366 268,75 eurot (0,01 eurot aktsia kohta); b) optsioonitunnistus ja c) ÖIAG abi 500 miljonit eurot.

(206) Komisjoni ekspert uuris võimalikku väljamakset optsioonitunnistuse alusel. Ta tegi kindlaks, et optsioonitunnistus kaotab kehtivuse pärast Austrian Airlinesi raamatupidamisdokumentide allkirjastamist 2011. aastal lõppeva majandusaasta kohta. Vastavalt optsioonitunnistuse tingimustele ei tohi suurim lubatud lisamakse ületada summat aktsia kohta, mida Austria ülevõtmisseaduse järgi makstakse vähemusaktsionäridele, kui Lufthansa ei suurenda oma pakkumist vähemusaktsionäridele. Suurim summa, mida ÖIAG võib saada, on seega 164,1 miljonit eurot.

(207) Optsioonitunnistus sisaldab kahte komponenti: […] ([34])

(208) […]

(209) Komisjoni ekspert kontrollis ÖIAG nõustaja Merrill Lynchi koostatud aruannet, kus analüüsiti võimalikke väljamakseid optsioonitunnistusest. Moore Stephens jõudis järeldusele, et Merrill Lynchi lähenemisviis optsioonitunnistusest tehtavate väljamaksete hindamisele põhineb mõistlikel oletustel ning kasutatud on kapitaliturul tunnustatud ja kindlaks kujunenud hindamismeetodeid.

(210) Komisjoni ekspert viis sellele vaatamata läbi tundlikkusanalüüsi, selleks et arvutada välja maksed sõltuvalt erinevatest […]. Tulemused on esitatud järgmises tabelis.

([34]) Vt joonealune märkus 23.

Tabel 10

[…] tundlikkuse analüüs

Tundlikkus […]	Kumulatiivne […]	Kumulatiivne kohandatud konsolideeritud […]	Väljamakse
0,0 %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]
[…] %	[…]	[…]	[…]

(211) Seoses […], mis arvutatakse […] alusel, märgib komisjon, et olukorra halvenemise tõttu Euroopa lennureisijate ja õhutranspordi turul on oht, et […].

(212) Ülaltoodud kirjelduste põhjal ilmneb […]. Seega võib komisjon järeldada, et Lufthansa makstav hind jääb vahemikku […]–[…] miljonit eurot, olenevalt optsioonitunnistuste alusel tehtud väljamaksetest (vt tabel 11).

Tabel 11

Lufthansa makstud hinna ülevaade

(miljonit eurot)

Lufthansa makstud hind ÖIAG aktsiate eest	Maksimaalne hind	Minimaalne hind
(1) Hind ÖIAG aktsiate eest	[…]	[…]
(2) Optsioonitunnistus ([…])	[…]	[…]
(3) ÖIAG abi	[…]	[…]
Summa (1) + (2) + (3)	[…]	[…]

Vähemusaktsionäridele makstav hind

(213) Seoses asjaoluga, et Lufthansa maksab väikeaktsionäride aktsiate eest teistsugust hinda kui ÖIAG aktsiate eest, märgib komisjon, et Austria börsil noteeritud ettevõtete riikliku ülevõtmise suhtes kohaldatakse ülevõtmisseadust, mille rakendamist jälgib ülevõtmiskomisjon. Ülevõtmiskomisjon tagab, et vähemusaktsionäre kaitstakse ja ülevõtmismenetlus viiakse läbi sihtettevõtte ja väärtpaberiturgude huvides.

(214) Ülevõtmisseadusega kohustatakse rohkem kui 30 % sihtettevõtte aktsiate omandajat esitama kohustusliku pakkumise kõigi sihtettevõtte osakute kohta 20 päeva jooksul pärast künnise ületamist (ülevõtmisseaduse paragrahv 22).

(215) Ülevõtmisseaduse paragrahv 26 kohaselt ei tohi kohustusliku või vabatahtliku pakkumise hind kontrolli omandamiseks olla väiksem kui pakkuja poolt viimase 12 kuu jooksul enne pakkumise esitamist rahas või kokkulepitud vastuteenuse eest makstud suurim hind osaku eest; see hind peab lisaks vastama asjaomase osaku vähemalt keskmisele vastava kauplemismahuga kaalutud turuhinnale viimase kuue kuu jooksul enne pakkumise esitamise kuupäeva. Lufthansa on seetõttu ÖIAG kontrolliva osaluse omandajana kohustatud esitama kõigile aktsionäridele pakkumise keskmise kaalutud kursiga. Komisjon märgib, et pakkujal ei ole hinna suuruse tõttu mänguruumi.

(216) Lisaks tõmbas tehing endale ÖIAG aktsiate avaliku pakkumismenetluse tõttu ajakirjanduse tähelepanu, mille tagajärjel mõjutasid aktsiakurssi turu aktiivsus ja spekulatsioonid. Hinnaerinevust saab selgitada ka kontroll-allahindlusega, mis kehtib vähemusosaluse suhtes. Vastupidiselt kontrolli ülekursile ei kajasta vähemusosaluse väärtus seda väärtust, millega on seotud kontrolliv osalus.

(217) Samal ajal kui valdusühingule ÖIAG makstav koondhind on negatiivne ja, nagu eelnevalt on selgitatud, on saavutatud läbirääkimiste tulemusel, määratakse väikeaktsionäride omanduses olevate aktsiate eest tasutav hind kindlaks seadusega, millest on kõik osapooled eelnevalt teadlikud, ja antud juhul moodustab see ligikaudu 220 miljonit eurot.

(218) Seega võib komisjon järeldada, et vähemusaktsiate hind põhineb juriidilistel kohustustel, mida peab täitma ainult Lufthansa, ja et seetõttu ei ole käesoleval juhul võimalik teha vähemusaktsionäridele makstud hinna põhjal järeldusi valdusühingule ÖIAG makstud hinna kohta.

J ä r e l d u s e d

(219) Ülaltoodud kirjeldustest selgub, et hind, mida Lufthansa maksis ÖIAG aktsiate eest, jääb vahemikku […]–[…] eurot. See tuleb vastandada Austrian Airlinesi väärtusele tegutseva ettevõttena, mis jääb vahemikku […]–[…] eurot, moodustades seega keskmiselt […] eurot. Makstud hind ei ole seetõttu väiksem ettevõtte väärtusest tegutseva ettevõttena. Komisjon märgib, et isegi kui tasutud hind vastab üksnes 41,56 % ettevõtte väärtusest, on see hind väga lähedal ekspertide poolt kindlaksmääratud vahemikule. Komisjon järeldab seetõttu, et Lufthansa tasutud hind jääb Austrian Airlinesi selliste aktsiate turuhinna vahemikku, mis kuuluvad valdusühingule ÖIAG. Seega ei mõjuta tingimused müügihinda.

(220) Seda järeldust kinnitab ülaltoodud tingimuste kvalitatiivne hindamine. Nagu juba eespool on öeldud, väitsid Austria ametiasutused, et valdusühingu ÖIAG suhtes erastamismandaadis kehtestatud tingimused ei ole sellised, et need oleksid mõjutanud üldse või negatiivselt hinda, mida ostjad olid valmis maksma.

(221) Seoses eesmärgiga säilitada töökohad parimal võimalikul viisil on komisjon seisukohal, et seda eesmärki on võimalik saavutada üksnes heade püüdluste kohaselt. Komisjon märgib, et need tingimused sõnastati niimoodi, et potentsiaalsetele ostjatele ei panda seeläbi peale koormavaid ega siduvaid kohustusi. Seetõttu järeldab komisjon, et need tingimused, kuna need ei kujutanud endast koormust ja kuna see oli selge kõigile potentsiaalsetele ostjatele hankedokumentide sõnastuse tõttu, ei toonud endaga kaasa ostu-müügihinna vähenemist ja ei olnud mõeldud potentsiaalsete investorite eemaletõrjumiseks pakkumise esitamisest ning ei olnud seetõttu seotud rahaliste vahendite kaotusega riigi jaoks. Nimetatud järeldust toetab ka asjaolu, et kõik pakkujate esitatud pakkumised olid piiritletud ja hoolikalt sõnastatud, mis võimaldas neil paindlikult tagada, et nende majanduslikud ja kasumile suunatud eesmärgid täidetakse ([35]).

([35]) Vt komisjoni teemakohast otsust 2008/767/EÜ.

(222) Analoogselt sellega märgib komisjon seoses Austria tegevuskohta puudutavate huvide kaitsmiseks nõukogu moodustamisega, et selline nõukogu täidab üksnes nõuandvat rolli ning tal puudub otsuste tegemise õigus. Peale selle ei heidutanud ühtki […] pakkujat sellised tingimused, sest […]. Komisjon võib seetõttu järeldada, et need tingimused, kuna nad ei kujutanud endast koormust, ei mõjutanud ostu-müügihinna vähenemist ning ei olnud mõeldud potentsiaalsete investorite eemaletõrjumiseks pakkumise tegemisest. Seetõttu ei sisalda need riigiabi.

(223) Seoses eesmärgiga säilitada peakorter Austrias märgib komisjon, et kõik […] pakkujad teatasid kavatsusest säilitada Austria peakorter. Kuna see tingimus põhineb põhiaktsionäri nõudmise loogikal ja kujutab endast üksnes selle nõudmise täpsustust, käsitleb komisjon mõlemat nõuet koos.

(224) Austria põhiaktsionäri struktuuri küsimuse kohta märgib komisjon, et see tingimus kehtis kõigi pakkujate suhtes ja et kõik […] pakkujad olid teadlikud Austrian Airlinesi erilisest turust teatavates piirkondades ja olid huvitatud nii sellest kui ka teatavate kahepoolsete lennuliiklusõiguste säilitamisest; […]. Antud juhul märkis komisjon, et pakkujatel oli kavas omandada Austrian Airlines tema tegevuse jätkamise eesmärgil, mitte aga lihtsalt varana. Lennundussektori reguleerimispoliitika ja muude eripärade tõttu määravad lennuliini väärtuse suuresti immateriaalsed varad, näiteks teenindusajad ja lennuliiklusõigused. Seetõttu käsitlesid nii müüja kui ka ostja nende õiguste säilitamist positiivse elemendina, selleks et säilitada potentsiaalselt ettevõtte väärtus.

(225) Seda silmas pidades võib komisjon järeldada, et nimetatud tingimus ja Austria peakorteri säilitamise tingimus ei kujutanud endast mitte koormust, vaid olulist äritingimust, mis oli tegelikult kehtestatud kahepoolsete lennuliiklusõiguste säilitamiseks teatavate kolmandate riikidega ning seega pigem ettevõtte tulu ja Austrian Airlinesi väärtuse tagamiseks potentsiaalse ostja jaoks, mitte aga näiteks võimsuse ja investeeringute taseme ettekirjutamiseks. Komisjon on samuti seisukohal, et selline tingimus võis tekitada küll probleeme ühenduse õigusega kokkusobivuse küsimuses, ent selle tähtsus oli siiski kõigile potentsiaalsetele ostjatele selge ja oluline, sest lennuliiklusõiguste säilitamine on hädavajalik. Rahvusvahelise lennundusturu arengu praegust olukorda ja kahepoolseid lepinguid kolmandate riikidega arvesse võttes on komisjon seisukohal, et sellised tingimused on kõnealuses sektoris tavalised.

(226) Komisjon märgib lisaks, et neid tingimusi ei seadnud kahtluse alla mitte ükski potentsiaalne ostja, vaid kõik pakkujad püüdsid neid kas siis samamoodi või muul viisil täita […]. Selle põhjal võib komisjon järeldada, et ei nõue jätta peakorter Austriasse ega nõue säilitada Austria põhiaktsionäri struktuur ei ole sellised, et need võiksid vähendada ostu-müügihinda, samuti ei hoia need potentsiaalseid investoreid tagasi pakkumise tegemisest, mistõttu sellega ei kaasne riigi ressursside kaotust.

(227) Samal ajal kui hankemenetluses peeti neid tingimusi üldiselt sellisteks, mis võivad tuua endaga kaasa riigi ressursside võimaliku kaotuse, kinnitab ülaltoodud kvalitatiivne hindamine antud konkreetse juhtumi puhul, et tänu lennundussektori erilisele olemusele ei mõjuta tingimused makstavat hinda ning aitavad hoopis kaasa Austrian Airlinesi täieliku väärtuse säilitamisele.

(228) Seetõttu järeldab komisjon, et Austrian Airlinesi aktsiate eest valdusühingule ÖIAG makstud hind ei sisalda abi Lufthansale.

(229) Kuna komisjon märkis, et müük toimus turuhinnaga, ei ole erastamisprotsessi õigsust ja läbipaistvust käesoleva abi hindamise raames vaja täiendavalt uurida.

6.1.2. *Turumajandusliku investori testi kohaldamine*

(230) Järeldus, et Lufthansa poolt valdusühingule ÖIAG kuuluvate Austrian Airlinesi aktsiate omandamise eest makstud hind vastab turuhinnale, ei välista võimalust, et abi anti Austrian Airlinesile endale. Asjaolu, et sellise ettevõtte eest maksti turuhinda, võib ehk tagada, et ostjale ei anta uut riigiabi, aga ostjat ei tohi segamini ajada ettevõttega, mis müüakse negatiivse hinnaga. Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt hinnatakse abielementi turuhinna kohaselt ja võetakse seda arvesse ostumüügihinnas, kui ettevõte, mis on saanud ebaseaduslikku abi, müüakse turuhinnaga, st maksimaalse hinnaga, mida erainvestor on valmis maksma tavaliste konkurentsitingimuste korral niisuguses olukorras oleva ettevõtte eest, eriti pärast riigiabi saamist ([36]).

([36]) Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-305/89, 21.3.1991, *Itaalia vs. komisjon* (ALFA Romeo), EKL 1991, I-6103, punkt 40; Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-390/98, 20.9.2004, H.J. *Banks*, EKL 2001, I-6117, punkt 77; Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-277/00, 29.4.2004, *Saksamaa vs. komisjon* (SMI), EKL 2004, I-3925, punkt 80.

(231) Seega, kui riik müüb ettevõtte negatiivse hinnaga, ei ole turuhinnaga müük piisav kriteerium, mille alusel saab määrata kindlaks, et riik tegutses turumajandusliku investorina ja riigiabi ei antud. Selline turumajanduslik investor võrdleks ka negatiivset turuhinda kuludega, mis tekiksid alternatiivsete lahenduste korral, näiteks antud juhul ettevõtte maksejõuetuse korral (maksejõuetuse stsenaarium). Austria ametiasutused väitsid, et otsus müüa Austrian Airlinesi aktsiad Lufthansale negatiivse hinnaga oli nende käsutuses olevatest erinevatest lahendustest kõige soodsam. Nimetatud muudeks võimalusteks olid struktureeritud likvideerimine, autonoomsuse säilitamise stsenaarium ja maksejõuetuse stsenaarium.

(232) Sellega seoses märgib komisjon, et käesolevas otsuses ei ole vaja üksikasjalikult hinnata alternatiivseid stsenaariume, kuna nende kõigiga kaasneksid suuremad kulud kui maksejõuetuse korral.

Maksejõuetuse stsenaarium

(233) Maksejõuetuse korral peaks tagatistega koormatud ja koormamata võlausaldajatele tasumata kohustusi olema võimalik tasuda omandiõiguseta varade müügist saadavast tulust. Austria õiguse kohaselt ei eelistata ühtki võlausaldajat, aga likvideerijaga seotud kulud hüvitatakse eelisjärjekorras ennekõike tagatistega koormamata võlausaldajatele. Ka töötajate nõudeid ei käsitleta eelisjärjekorras, mistõttu käsitletakse neid samadel alustel kõigi võlausaldajate nõuetega. Maksejõuetuse korral ei saa aktsionärid tõenäoliselt arvestada mitte ühegi maksega. Vastutasuks ei kanna aktsionärid kahjumi korral oma osalusest suuremat kahjumit.

Kõigi tasumata kohustuste ülevõtmine ÖIAG poolt, selleks et vältida negatiivset mõju oma ülejäänud osalustele

(234) Sellega seoses väidavad Austria ametiasutused, et Austrian Airlinesi maksejõuetus oleks toonud endaga kaasa ÖIAG ülejäänud osaluste (näiteks OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria jne) maksejõulisuse languse, samuti Austria riigi ülejäänud osaluste ([…]) maksejõulisuse languse. Peale selle märgivad Austria ametiasutused, et selline langus võib negatiivselt mõjutada ka nende ettevõtete aktsiakurssi ja selle tagajärjeks võib olla nii ÖIAG kui ka Austria Vabariigi osaluste suur kahjum.

(235) Maksejõulisuse vähenemine oleks Austria ametiasutuste arvates tingitud emaettevõtte toetuse ärajäämisest. Lisaks on Austria ametiasutused seisukohal, et emaettevõtte toetus on maksejõulisuse üks peamisi tegureid. Nad tõid näiteks eraettevõtete, nagu Bank Austria ja Hypovereinsbank, maksejõulisuse, kellele tuli kasuks emaettevõtte Unicredit antud toetus.

(236) Komisjon märgib kõigepealt, et ettevõtte reiting, sõltumata sellest, kas ettevõte on täielikult eraomandis või riigi omandis, ei sõltu ainult emaettevõtte toetusest, vaid ka muudest teguritest. Maksejõulisust mõjutavad tegurid on ettevõtte tootmisnäitajad, reinvesteerimise risk, ettevõtlus- ja kapitalitõhusus ning kõige lõpuks reitingutegurid, nagu sõltuvus klientidest, mitmekesistamisest, finantsolukorrast ja likvideerimisprofiilist üldiselt.

(237) Peale selle on tabelis 1 kokku võetud näited seotud emaettevõtte maksejõulisuse vähenemisega, mis omakorda toob kaasa tütarettevõtte maksejõulisuse vähenemise. Reitingu hindamise meetodite järgi ei saa tütarettevõtte reiting olla emaettevõtte omast kõrgem. Käesoleval juhul puudub valdusühingul ÖIAG reiting.

(238) Peale selle on 26. aprilli 2000. aasta ÖIAG seadusega selgelt keelatud ÖIAG konsolideerimine koos selle osalustega ning lisaks on valdusühingu kohustused kaetud riikliku tagatisega. ÖIAG näib pigem täitvat varahaldusfondi kui diversifitseeritud kontserni valdusühingu rolli. Lisaks märgib komisjon, et suur osa tema aktsiatest (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) on Viini börsil noteeritud eraldiseisvatena, selle asemel et olla ühendatud üheainsa kontserni struktuuri piires, ja et enamik nendest ettevõtetest on muude aktsionäride, mitte ÖIAG omandis. Komisjon märgib lisaks, et selliste ettevõtete nagu OMV AG, Österreichische Post ja Telekom Austria peamiste äriandmete kontrollimisel ei võta analüütikud arvesse teiste ettevõtete arengut, millega ÖIAG on seotud ([37]).

(239) Seetõttu ei saa komisjon nõustuda väitega, et Austrian Airlinesi maksejõuetus mõjutab teiste osaluste reitingut ja tooks endaga seetõttu kaasa ÖIAG osaluste väärtuse vähenemise. Samamoodi ei saa komisjon nõustuda sellega, et Austrian Airlinesi maksejõuetus mõjutab teiste Austria Vabariigi omanduses olevate ettevõtete reitingut ja väärtust.

Sotsiaalkulude kandmise ülevõtmine ÖIAG poolt

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) Austria ametiasutused ja Austrian Airlines edastasid komisjonile teabe juhtumite kohta, kui eraomandis olevad ettevõtted võtsid vabatahtlikult üle sotsiaalkavade kulud tegevusvaldkondade või ettevõtete sulgemise puhul Austrias.

(244) Selle teabe alusel näib Austrias olevat tavaline, et emaettevõte või kontsern võtab enda kanda sotsiaalkulud, kui suletakse tütarettevõte või vähendatakse tootmisvõimsust tootmise välismaale üleviimise tõttu. Austria ametiasutused väitsid, et sama kehtib ka siis, kui emaettevõte või kontsern laseb tütarettevõttel maksejõuetuks muutuda.

(245) Sellega seoses märgib komisjon, et näitena toodud juhtumite puhul pakub emaettevõte Austrias jätkuvalt tooteid likvideeritud tütarettevõtte kaubamärgi all, kuigi kogu tootmine või osa tootmisest on viidud välismaale. Selles kontekstis märgib komisjon, et kui tütarettevõtte struktureeritud likvideerimise korral võtab emaettevõte üle tütarettevõtte kohustused selle töötajate ees vastavalt kohaldatavale tööõigusele, on see majanduslikult mõttekas ainult siis, kui emaettevõte jääb asjaomasele turule edasi tegutsema. Käesoleval juhul tõmbub ÖIAG hüpoteetilise maksejõuetuse stsenaariumi korral Austria lennundusturult siiski täielikult tagasi. Seetõttu ei ole veenev, et ÖIAGga samasuguses olukorras olev erainvestor (näiteks puhtalt valdusühing) oleks põhjustel, mis on seotud kaubamärgiga Austrian Airlines (kaubamärk, millega tema huvid enam ei seostu), võtnud üle sotsiaalkulud.

(246) Komisjon märgib samuti, et Austrian Airlinesi nende sotsiaalkulude määra (vt tabel 2), mille hüpoteetiliselt võtaks maksejõuetuse korral enda kanda ÖIAG, ei saa samadel põhjustel võrrelda näidetega sotsiaalkulude vabatahtliku ülevõtmise kohta. Komisjon märgib lisaks, et Austrian Airlinesi sotsiaalkulud võrreldes teiste ettevõtete poolt vabatahtlikult ülevõetud sotsiaalkuludega (vt tabel 4) on nii keskmise individuaalse makse kui ka koondsumma poolest väga suured.

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

(247) Austria ametiasutused väidavad, et ilmselgelt on mitmeid tegureid, mis mõjutavad niisuguse sotsiaalkava kulusid. Kõige olulisemad tegurid on töötajate staaž ettevõttes ja nende palgatase. Käesoleval juhul märgib komisjon, et sotsiaalkava kulud ettevõtte maksejõuetuse ja tootmisüksuse sulgemise korral võivad olla teistsugused kui tootmisvõimsuse vähendamise puhul, mille korral jätkab ettevõte turul tegutsemist.

(248) Sellega seoses on komisjon seisukohal, et Austria ametiasutused ei ole kinnitanud, et maksejõuetus avaldab piisavat negatiivset mõju valdusühingu ÖIAG kaubamärgi mainele, mistõttu viimane arvas, et ta on kohustatud sellises suurusjärgus olevad sotsiaalkulud vabatahtlikult üle võtma.

(249) Seoses argumendiga, et ÖIAG tegutseb tõepoolest Austrian Airlinesi emaettevõttena, märgib komisjon, et Austria õiguse kohaselt ehk seaduse kohaselt, millega reguleeritakse ÖIAG asutamist ja tegevust (ÖIAG seaduse paragrahv 11 lõige 2), on keelatud kontserni moodustamine ÖIAG ja ettevõtte vahel, mille osanik ta on. Peale selle ei konsolideeri ÖIAG finantsaruandluse jaoks ettevõtete tulemusi, mille osanik ta on, oma bilansis nii, nagu seda eeldatakse eraõigusliku valdusühingu puhul. Seda kinnitab lisaks asjaolu, et i) Euroopa konkurentsiõiguse kohaselt näib, et ÖIAG ja ettevõtted, kus ta osaleb, ei moodusta majandusüksust, ja ii) nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 139/2004 (kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle) (EÜ ühinemismäärus) ([38]) kohaselt ei käsitle komisjon valdusühingut ÖIAG käibekünnise arvutamise eesmärgil kontsernina.

(250) Vaatamata sotsiaalsele ja poliitilisele survele kiita heaks otsus Austrian Airlinesi maksejõuetuse kohta, jääb komisjon seisukohale, mille ta ütles välja juba menetluse algatamise otsuses, et ÖIAG otsus võtta Austrian Airlinesi maksejõuetuse korral vabatahtlikult üle sotsiaalkavaga seotud kulud näib tulenevat asjaolust, et ÖIAG on riiklik valdusühing, erainvestor aga, kes kasutab valdusühingu teenuseid, ei võtaks samasuguste tingimuste puhul nimetatud kulusid üle.

(251) Seega tuleb märkida, et Austrian Airlinesi maksejõuetuse korral on ÖIAG kulud võrdsed nulliga.

6.1.3. *Järeldus*

(252) Kuigi komisjon järeldas, et müügiprotsessiga saavutatakse Austrian Airlinesi suurim võimalik turuhind, jõudis komisjon ühtlasi seisukohale, et lennuettevõtte maksejõuetus oleks riigi jaoks olnud kõige soodsam lahendus. Seetõttu on komisjon seisukohal, et summat, mille võrra negatiivne hind on suurem maksejõuetusega kaasnevatest kuludest riigile ja valdusühingule ÖIAG, tuleks käsitleda Austrian Airlinesile antud riigiabina. Kuna maksejõuetuse kulud on osaniku jaoks võrdsed nulliga, on riigiabi summa võrdne negatiivse hinna summaga, mis jääb vahemikku […]–[…] eurot, ja nõude maksimaalne summa on […] eurot.

(253) Negatiivne ostu-müügihind hõlmab riigiabi, sest selle annab vahetult asutus (ÖIAG), mis kuulub täielikult riigile ja mida riik kontrollib. Negatiivne ostu-müügihind tuleneb erastamismandaadist, mille Austria valitsus andis valdusühingule ÖIAG, selleks et müüa kõik talle kuuluvad Austrian Airlinesi aktsiad, ja seetõttu on see seostatav riigiga. See on suunatud ettevõttele (Austrian Airlines), mis on eelkõige alates lennunduse liberaliseerimisest konkurentsis teiste ühenduse lennuettevõtetega. See mõjutab ühendusesisest kaubandust, sest see puudutab ettevõtet, kes tegutseb liikmesriikidevahelise liikluse valdkonnas ja kahjustab konkurentsi.

(254) Seetõttu tuleb negatiivset ostu-müügihinda vaadelda riigiabina EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

7. **ABI KOKKUSOBIVUS ÜHISTURUGA**

(255) Pärast seda kui komisjon jõudis järeldusele, et negatiivse ostu-müügihinna puhul on tegemist riigiabiga, peab komisjon hindama nimetatud abi kokkusobivust ühisturuga.

(256) Järelikult peab abi kokkusobivust ühisturuga uurima lähtudes EÜ asutamislepingu artikli 87 lõigetest 2 ja 3, kus on loetletud erandid artikli 87 lõikes 1 kehtestatud üldreeglist, mille kohaselt abi on ühisturuga kokkusobimatu.

(257) Antud juhul võetakse arvesse üksnes artikli 87 lõike 3 punktis c kehtestatud erandit. Artikli 87 lõike 3 punkti c kohaselt on abi ühisturuga kokkusobiv, kui abi eesmärk on soodustada teatud majandustegevust või teatud majanduspiirkondade arengut, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(258) Ühenduse õigusaktidest kohaldatakse käesoleva juhtumi puhul ühisturuga kokkusobivuse üle otsustamisel nii 2004. aasta suuniseid kui ka 1994. aasta lennundussektori suuniseid.

([38]) ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.

7.1. **Kokkusobivus ühisturuga ja siseturu eeskirjade võimalik rikkumine**

(259) Menetluse algatamisel märkis komisjon, et Austria andis valdusühingule ÖIAG erastamismandaadi, millega kehtestati mitmed tingimused. Menetluse käigus tegi komisjon kindlaks, et nimetatud tingimused ei olnud käesoleva juhtumi eripära arvesse võttes sellised, et neil oleks olnud negatiivne või üldse mingi mõju hinnale, mida ostjad olid valmis maksma.

(260) Esmapilgul võisid siiski müügitingimused, mille kohaselt tuleb moodustada nõukogu Austria tegevuskohta puudutavate huvide kaitsmiseks ja säilitada Austria põhiaktsionäri struktuur, ning nõue säilitada Austrian Airlinesi Austria peakorter, anda põhjust muretsemiseks seoses EÜ asutamislepingu artiklitega 43, 49 ja 56, mis käsitlevad asutamisvabadust, teenuste osutamise vabadust ja kapitali vaba liikumist.

(261) Seega tekib küsimus, mil määral peab komisjon arvestama siseturu eeskirjade võimaliku rikkumisega, kui ta hindab riigiabi kokkusobivust ühisturuga ([39]).

(262) Antud juhtumi puhul tegi komisjon kindlaks, et erastamismandaadis kehtestatud tingimused ei moonutanud konkurentsi negatiivsest hinnast tulenevalt mingil määral, sest tingimused ei avaldanud materiaalset mõju makstud hinnale. Antud juhtumi puhul on aktsionäre ja ettevõtte peakorterit puudutavad tingimused seotud kahepoolsete lennunduslepingutega ja sellisel kujul ei too nende kohaldamine kaasa võimalike ostjate diskrimineerimist, sest kõik tundsid võrdselt huvi jätkamise vastu, selleks et kaitsta niimoodi oma võimalikke tegevusi. Seega ei kehtestatud erastamismandaadis sätestatud tingimustega täiendavaid piiranguid lisaks nendele, mis kehtivad juba kahepoolsete lennunduslepingute alusel. Seetõttu ei ole mingit põhjust võtta abi kokkusobivuse hindamisel arvesse siseturu eeskirjade võimalikku rikkumist.

(263) Seetõttu peab komisjon hindama, kas ümberkorralduskava on kooskõlas kehtivate suuniste sätetega. Üldpõhimõtte (2004. aasta suuniste punkt 31) järgi tuleks „lubada anda ümberkorraldamisabi ainult sel juhul, kui on võimalik näidata, et see ei ole vastuolus ühenduse huviga. See on võimalik ainult sel juhul, kui abi vastab rangetele kriteeriumidele ja kui kõik konkurentsimoonutused hüvitatakse äriühingu tegevuse jätkumisest tuleneva kasuga […] ja kui põhimõtteliselt on konkurentide jaoks olemas piisavad kompensatsioonimeetmed."

(264) Seejärel on suunistes kindlaks määratud mitmed ümberkorraldusabi lubamise tingimused.

7.1.1. *Ettevõtte identiteet ja abikõlblikkus*

(265) Suuniste punkt 13: „Suuremasse kontserni kuuluv või selle poolt ülevõetav äriühing ei ole tavaliselt […] ümberkorraldamisabikõlblik, välja arvatud juhul, kui suudetakse näidata, et raskused on äriühingusisesed ega tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest ning on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle."

(266) Menetluse algatamisel tegi komisjon kindlaks, et teatavad kaebuse esitajad väitsid, et Austrian Airlinesi ülevõtmise puhul Lufthansa poolt ei ole Austrian Airlines abikõlblik.

(267) Sellega seoses märgib komisjon, et teavitatud meetme puhul nähakse küll ette, et Lufthansa võtab üle Austrian Airlinesi, kuid probleemid, millega Austrian Airlines silmitsi seisab, ei ole seotud kavandatud ülevõtmisega. Peale selle märkisid Austria ametiasutused, et Austrian Airlinesi võlgnevuse vähendamise (rahaline ümberkorraldamine) puhul on tegemist hinnaga, millega Lufthansa on läbipaistva ja avatud pakkumismenetluse kohaselt toimuva ülevõtmise korral nõus, ning et müük ei toimu ilma kõnealuse meetmeta.

(268) Komisjon märgib, et Austria riigi otsustes rahaliste vahendite eraldamise ning ÖIAG ja Lufthansa vahel sõlmitud kokkulepete kohta nähakse ette, et abisaaja on Austrian Airlines ja mitte Lufthansa, ning et Austrian Airlinesile antakse abi kapitali suurendamise kujul. Abi andmise peamine mõju on ümberkorraldatud Austrian Airlinesi ellujäämine. Lisaks märgib komisjon, et Austrian Airlines ei ole kuni müügitehingu sõlmimiseni Lufthansa kontserni liige, mistõttu on asjakohatu küsimus, kas Lufthansa oleks võinud Austrian Airlinesi rahaliselt tervendada omavahenditest. Lufthansa ja Austrian Airlinesi vahel ei ole kontsernisuhteid, mis põhineksid juba olemasoleval koostööl. Seetõttu võib komisjon järeldada, et Austrian Airlines ei ole Lufthansa kontserni osa.

([39]) Euroopa Kohtu kohtupraktika kohaselt toimitakse nii, kui abi need aspektid, mis on vastuolus asutamislepingu muude sätetega peale artiklite 92 ja 93, võivad olla abi eesmärgiga nii lahutamatult seotud, et on võimatu hinnata neid eraldi (vt Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas 74/76, 22.3.1977, *Ianelli&Volpi vs. Meroni*, EKL 1977, 557; Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-225/91, 15.6.1993, *Matra vs. komisjon*, EKL 1993, I-3203, punkt 41).

(269) Komisjon võib seega järeldada, et abisaaja on Austrian Airlines.

(270) Järgmiseks peab komisjon selgitama, kas Austrian Airlinesi puhul tuleb 2004. aasta suuniste kohaselt kõne alla ümberkorraldamine. Komisjon jõudis sellekohase järeldusseni juba otsuses päästmisabi andmise kohta ([40]) ja otsuses uurimismenetluse algatamise kohta. Uurimismenetluse käigus ei leidnud komisjon elemente, mis oleksid andnud alust arvamust muuta.

(271) Sellega seoses järeldab komisjon, et Austrian Airlines on raskustes olev ettevõte 2004. aasta suuniste kohaselt.

7.1.2. *Pikaajalise elujõulisuse taastamine*

(272) Teine eeltingimus (nagu on selgitatud 2004. aasta suuniste punktis 35) on: „Ümberkorraldamiskava, mille kestus peab olema võimalikult lühike, peab mõistliku aja jooksul ning tulevaste tegevuseeldustega seotud realistlike oletuste alusel taastama äriühingu pikaajalise elujõulisuse."

(273) Lisaks on 2004. aasta suunistes (punktis 37) öeldud: „Kava peab pakkuma sellist pööret, mis võimaldaks äriühingul pärast ümberkorraldamise lõppemist kõik kulud ise kanda, kaasa arvatud amortisatsiooni- ja finantseerimiskulud. Ümberkorraldatud äriühingu eeldatav kapitalitasuvus peab olema küllaldane võimaldamaks tal turul omal jõul konkureerida."

(274) Menetluse algatamisel esitas komisjon küsimusi oletuste kohta, mille põhjal on koostatud esitatud ümberkorralduskava. Samuti esitas komisjon küsimusi kulude kokkuhoiu ja sünergiate kohta, mida kavas arvesse võetakse, seoses asjaoluga, et Austrian Airlines ja Lufthansa teevad juba laiaulatuslikku koostööd.

(275) Asjaolu tõttu, et Lufthansa ja Austrian Airlines teevad juba koostööd Star Alliance'i raames, ja seoses oma ühisettevõtetega esitas Austria komisjonile teabe, kus oletatakse, et aktsiakapitalis osalemise korral on ettevõtte integratsioon lennundussektoris majanduslikust seisukohast oluliselt suurem, mis toob endaga kaasa suurema kulude kokkuhoiu kui partnerluse puhul ilma aktsiakapitalis osalemiseta. Austria viitab ekspertuuringutele, mille kohaselt saavutatakse ligikaudu 1,9 % suurune kulude kokkuhoid ainuüksi koordineeritud partnerluse puhul, samas kui ühisettevõtte korral hoitakse kokku ligikaudu 5,6 % kogukuludest. Koostöö, mida toetab aktsiakapitalis osalemine, toob seega endaga kaasa ligikaudu 11,4 %lise kulude kokkuhoiu ([41]).

([40]) Vt joonealune märkus 8.
([41]) Vt joonealune märkus 27.

(276) Komisjon märgib, et ümberkorralduskava põhineb eeliste konsolideerimisel, mis on tingitud kulude vähendamisest ja lennuettevõtte Lufthansa kontserniga integreerimise tulemusel tekkinud sünergiatest. Ümberkorralduskavas nähakse ette lennukipargi vähendamine ja ümberkujundamine, toodete optimeerimine, kulude vähendamise meetmed ja võimalikud sünergiad.

(277) […] Komisjon märgib, et Lufthansa hilisemas äriplaanis võetakse võimalikult palju arvesse olukorra halvenemist ülemaailmsel lennundusturul ning eriti Austrian Airlinesi turgudel Kesk- ja Ida-Euroopas. Lufthansa märgib, et väljavaated on majanduskriisi tõttu muutunud 2008. aasta oktoobri kavaga võrreldes oluliselt hägusemaks.

(278) Lufthansa tunnistab, et viieaastane finantsplaneering (2009–2013) näitab, et ettevõte […] nii põhistsenaariumi ja realistliku stsenaariumi kui ka pessimistliku stsenaariumi puhul lühiajaliselt kuni keskpikas perspektiivis. Lufthansa eeldab […], et Austrian Airlines on võimeline katma amortisatsioonikulud, lennukite liisimise kulud ja intressikulud alates […]. […].

(279) Lufthansa märgib, et mõned aluseks võetud meetmed […]. Lufthansa arvates on Austrian Airlinesi pikaajalist elujõulisust võimalik taastada siiski vaid juhul, kui muudetud ümberkorralduskava – ning täiendavaid meetmeid kulude vähendamiseks, mille üle veel peetakse läbirääkimisi – saab rakendada kavandatud viisil ja seeläbi saavutada vajalik kulude kokkuhoid.

(280) Äriplaani aluseks on Ameerika dollari ja euro ligikaudu […] suurune keskmine vahetuskurss ning toornafta keskmine hind […] barreli kohta ajavahemikul 2009–2013. Lisaks oletatakse äriplaanis, et […].

(281) 2009. aastal […] tulu lennundusest […] võrra. Seejärel nähakse plaanis ette […] aastas vastavalt sellele, kuidas Austrian Airlinesi turud taastuvad ja sünergiatulud vilja kannavad. […] peaks ettevõtte tulu lennundusest saavutama uuesti […] taseme.

(282) […] Nii arvestatakse, et aastatel 2008–2010 on täitumus […], mis muutub veidi paremaks alles alates […]. Ka keskmine tulu reisijakilomeetri kohta […] 2009. aastal eeldatavasti […] võrra.

(283) […] ([42]).

(284) Tänu Austrian Airlinesi ja Lufthansa ühinemisele sisaldab kava sünergiatulu […] euro suuruses summas ja sünergiakulu […] euro suuruses summas, mis saavutatakse alates […].

([42]) […].

(285) Sünergiatulu […] ühe kolmandiku […], ühe kolmandiku […] ja viimase kolmandiku […].

(286) […]

(287) Personali puhul nähakse ette […]. Praegu on Austrian Airlinesi müügivõrgus […] töötajat, nendest […] Austrias. Lufthansa näeb ette […]. See tähendab, et […]. Peale selle nähakse ümberkorralduskavas ette ka […] kohandamine, sest see võimsus seotakse Lufthansa kontserniga. See kohandamine tooks endaga kaasa […] ([…]). Peale selle on kavandatud väiksemad muudatused teistes ärisegmentides, näiteks […]. 2008. aasta lõpust 2013. aastani vähendatakse neid meetmeid […].

(288) Kõik erakorralised kulud […] miljonit eurot, mis on Austrian Airlinesi puhul kavandatud ajavahemikuks 2009–2013, sisaldavad kulusid […].

Tabel 12

EBIT enne erakorralist kahjumit/kasumit, 2008–2013, Lufthansa andmetel

(miljonit eurot)

EBIT enne erakorralist kahjumit/kasumit	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(289) Ettevõtte EBIT (opereerimiskasumilävi) enne erakorralist kahjumit/kasumit on arvutuste kohaselt […].

(290) Lufthansa juhib siiski tähelepanu sellele, et Austrian Airlinesi koormab intressikulu (ligikaudu […] eurot aastas) suure intressimääraga finants- ja pensionikohustuste tõttu. Netotulu künnis saavutatakse […].

(291) Komisjon peab hindama, kas Austrian Airlines on suuteline ümberkorraldamise ettenähtud tähtaja jooksul edukalt lõpule viima. […]

(292) Muudetud kava kohaselt peaks Austrian Airlines olema suuteline oma kulusid oluliselt vähendama. Kulubaasi märkimisväärne vähendamine peaks ettevõttele seoses […] andma vajaliku paindlikkuse ja kohanemisvõime, selleks et teha eesmärkide saavutamisel edusamme.

(293) Seetõttu on komisjon seisukohal, et Austrian Airlines peaks suutma viia ümberkorraldamise edukalt lõpule 2015. aastaks. Sellega seoses ei ole komisjon siiski arvamusel, et kava „Go4Profit" rakendamise tähtaega tuleks käsitleda ümberkorraldamise algusena. Pigem näib, et kava „Go4Profit" raames võetud meetmed – isegi kui need toovad endaga kaasa Austrian Airlinesi kulude vähenemise – ei olnud piisavad ettevõtte ümberkorraldamiseks ega olnud mõeldud autonoomsuse säilitamise jaoks.

(294) Peale selle peab komisjon kontrollima, kas oletused, millel ümberkorralduskava põhineb, on antud tingimustes asjakohased ja kas ennustused ja prognoosid on kooskõlas suuniste nõuetega. 2004. aasta suunistes (punkt 35) on kirjas: „Komisjonile tuleb esitada üksikasjalik kava, mis eelkõige peab sisaldama turuülevaadet. Elujõulisuse paranemine peab tulenema peamiselt ümberkorraldamiskavas sisalduvatest sisemistest meetmetest, see võib välistel teguritel, nagu hindade ja nõudluse erinevused, mida äriühing ise eriti mõjutada ei saa, põhineda ainult sel juhul, kui turu arengu kohta tehtud oletused on üldtunnustatud."

(295) Sellega seoses on komisjon seisukohal, et 2009. aasta aprillis esitatud äriplaan sisaldab realistlikke negatiivseid prognoose. Oletused kütuse hinna, vahetuskursi, liiklusmahu ja turgude arengu kohta, mis Lufthansa komisjonile esitas, on usutavad ja seetõttu näivad usutavad ümberkorralduskava ennustused edusammude kohta Austrian Airlinesi koondtulemuses, võttes arvesse majanduskriisi mõjusid lennundussektorile. Kuna komisjon märgib, et ettevõte muutub uue eraomaniku juhtimisel suure tõenäosusega pikaajaliselt elujõuliseks, siis on antud kontekstis müük Austrian Airlinesi ümberkorraldamise põhiaspekte.

(296) Ülalkirjeldatud teguritest lähtudes on komisjon seisukohal, et Austrian Airlines on suuteline saavutama pikaajalise elujõulisuse 2015. aastaks, nagu nähti ette äriplaanis aastateks 2009–2015. Elujõulisus taastatakse seega ligikaudu kuus aastat kestva ümberkorraldamise raames, mida komisjon peab piisava pikkusega perioodiks.

7.1.3. *Omafinantseering*

(297) Omafinantseeringu suuruse kohta on 2004. aasta suunistes (punktis 43) sätestatud: „Abisaajatelt oodatakse omavahenditest tehtavat olulist makset ümberkorraldamiskava heaks, sealhulgas äriühingu säilimiseks ebaoluliste vara müügi või turutingimustes toimuva välisfinantseerimise kaudu. Makse on märk, et turg usub elujõulisuse taastamist. Makse peab olema tegelik ja ajakohane, välistades tulevase oodatava kasumi (nt rahavood) ning olema nii suur kui võimalik." Suunistes on kindlaks määratud, kui suurt omafinantseeringut tavaliselt piisavaks peetakse. Austrian Airlinesi suuruse ettevõtte puhul peaks see moodustama 50 %. Sellega seoses märgib komisjon, et vastavalt 2004. aasta suunistele (punkt 18) ei puuduta valdkondlikud suunised raskustes olevaid äriühinguid, kaasa arvatud lennundussektori äriühingud.

(298) Sellega seoses väitsid Austria ametiasutused, et 1994. aasta lennundussektori suunistes, mille puhul on tegemist lennundusettevõtetele antavat riigiabi reguleeriva *lex specialis*'ega, ei ole sätestatud kindla suurusega omafinantseeringut. Seejärel asusid Austria ametiasutused siiski seisukohale, et kõnealune nõue on igal juhul täidetud ja omapoolne rahaline panus ületab 50 % vajalikest ümberkorralduskuludest.

(299) Austria ametiasutused väidavad, et ümberkorralduskulud moodustavad kokku […] eurot, ning kuna Austria antud riigiabi moodustab 500 miljonit eurot, on Austrian Airlinesi ja Lufthansa omafinantseering ligikaudu […] miljonit eurot, seega 55,5 % kogusummast.

(300) Lufthansa esitatud teave erineb sellest mõnevõrra. Lufthansa väidab, et ümberkorralduskulud moodustavad kokku […] miljonit eurot. Kuna Austria antud abi on selle kohaselt samuti 500 miljonit eurot, moodustab Austrian Airlinesi ja Lufthansa omafinantseering ligikaudu […] miljonit eurot, seega 67 % kogusummast.

(301) Nii Austria kui ka Lufthansa väidavad, et Lufthansa peab vähendama võlgu, selleks et säilitada kontserni omakapitali adekvaatsuse määr eelmisel tasemel, kuna Austrian Airlinesi võlgnevus on suurem kui Lufthansal. Austrian Airlinesi netokohustused (ilma 200 miljoni euro suuruse päästmisabita, mis tuleb maksta tagasi pärast ülevõtmise lõppemist) on kokku ligikaudu […] eurot. Pärast osaliste tagasimaksete tegemist 500 miljoni suuruse toetuse abil moodustavad netokohustused […] eurot. Lufthansa võtab Austrian Airlinesi üle koos nimetatud kohustustega. See vastab […]. Vahe Lufthansa võlgnevusega, […], moodustab […] eurot. Praeguseks ei ole siiski selge, kuidas ja millal hakatakse tasuma Austrian Airlinesi võlgu.

(302) Juhul kui Lufthansa maksab nimetatud summa Austrian Airlinesi kapitali suurendamise vormis, võib komisjon nõustuda, et see summa kujutab endast omafinantseeringut. Austrian Airlinesi võlgade lihtsa ülevõtmise ja selle mõju puhul Lufthansa konsolideeritud finantsaruannetele ei ole tegemist omafinantseeringuga. Komisjon märgib, et selle elemendi mittearvestamisel ümberkorralduskulude ja omafinantseeringuna on vastavad summad […].

(303) Austrian Airlinesi kumulatiivse tegevuskahjumiga seoses ajavahemikul 2009–2013, mis on esitatud tabelis 12, diskonteeriti koondsumma […] eurot diskontomääraga 9,7 % ajaldatud puhasmaksumusele (NPV) […] eurot. Komisjon nõustub, et nimetatud summa, mille Lufthansa annab sularahas, kujutab endast ümberkorralduskavasse tehtavat omafinantseeringut.

(304) Teatavate muude kulude puhul, näiteks integratsioonikulud iga-aastase sünergia saavutamiseks ([…] eurot), täiendavad jooksvad ümberkorralduskulud alates müümisest 2008. aasta detsembris ([…] eurot) ja tehingukulud ([…] eurot), nõustub komisjon, et need on ümberkorralduskulude osa. Need kulud kannab Lufthansa.

(305) Kava „Go4Profit" kulusid ([…] eurot) ei soovi komisjon käsitleda lubatud kuludena, sest need on tekkinud enne ümberkorralduskava elluviimist. Sama kehtib finantskriisist tingitud suuremate refinantseerimiskulude kohta ([…] eurot), mida Austria ametiasutused nimetasid Lufthansa ümberkorralduskulude osaks; komisjon märgib, et Lufthansa ei ole nimetatud kulusid esitanud ja nende puhul on tegu tavapäraste tegevuskuludega.

(306) Järgmises tabelis on komisjoni kokkuvõtlik hinnang ümberkorralduskulude eri komponentidele.

Tabel 13

Austrian Airlinesi ümberkorralduskulud

Meede	Austria märkused	Lufthansa märkused	Komisjoni hinnang
ÖIAG panus netokohustuste vähendamisse	500 mln eurot 0 % omafinantseering	500 mln eurot 0 % omafinantseering	500 mln eurot 0 % omafinantseering
Võlgnevuse vähendamine Lufthansa tasemele	[…]	[…]	[…]
Kava „Go4Profit" kulud	[…]	[…]	[…]
Alates 2008. aasta detsembrist võetud täiendavad ümberkorraldusmeetmed	[…]	[…]	[…]
Integratsioonikulud vajaliku sünergia saavutamiseks	[…]	[…]	[…]
Nõustamis-/tehingukulud	[…]	[…]	[…]
Finantskriisist tulenevad suuremad refinantseerimiskulud	[…]	[…]	[…]
Kumulatiivse tegevuskahjumi ajaldatud puhasmaksumus (NPV)	[…]	[…]	[…]
Ümberkorralduskulude summa	[…]	[…]	[…]
Omafinantseeringu suurus	[…] eurot (56 %)	[…] eurot (67 %)	[…] eurot (64 %) […] eurot (52 %)

(307) Ülaltoodu põhjal jõudis komisjon järeldusele, et ümberkorralduskulud on kokku ligikaudu […] miljonit eurot (või […] eurot juhul, kui Lufthansa ei vähenda Austrian Airlinesi võlgnevust […] euro võrra), millest omafinantseering (mille Lufthansa ja/või Austrian Airlines teevad üheskoos või eraldi) on […] eurot (või […] eurot). See vastab 64 % (või 52 %) ümberkorralduskuludest. Komisjon võib seetõttu järeldada, et ümberkorralduskuludesse tehtava piisava omafinantseeringu nõue on käesoleval juhul täidetud.

7.1.4. *Abi peab piirduma vajaliku miinimumiga*

(308) 2004. aasta suuniste punktis 43 on kirjas: „Toetuse suurus ja intensiivsus peavad rangelt piirduma ettevõetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga, pidades silmas äriühingu, selle osanike või seda hõlmava kontserni olemasolevaid rahalisi vahendeid. Hindamisel võetakse arvesse igasugust varasemat päästmisabi." Komisjon on seisukohal, et see tingimus on täidetud.

(309) Ümberkorralduskulud moodustavad, nagu eespool on kirjeldatud, […] eurot, kusjuures abisumma piirdub 500 miljoni euroga. Nii Austria kui ka Lufthansa arvates on 500 miljoni euro puhul tegemist minimaalse summaga, mis on vajalik Austrian Airlinesi pikaajalise elujõulisuse taastamiseks. Ilma abita, mida kasutatakse Austrian Airlinesi kohustuste vähendamiseks, ei ole ettevõtte ülevõtmine Lufthansa poolt majanduslikult mõttekas.

(310) Sellega seoses märgib komisjon, et 500 miljonit eurot kui negatiivne minimaalne hind, millega Lufthansa oli nõus, tuleneb avalikust hankemenetlusest. Komisjon märgib samuti, et kõnealust summat kasutatakse eranditult selleks, et vähendada Austrian Airlinesi ülisuurt võlgnevust, ning et sellega ei kaasne Austrian Airlinesi ülemäärane likviidsus.

(311) Komisjon peab nimetatud summat vastuvõetavaks ning järeldab, et asjaomaste kulude kõrvutamisel ei anta ülemäärast abi. Ümberkorraldamiseks vajalike vahendite põhiosa kannavad Austrian Airlines ja/või Lufthansa omavahenditest.

7.1.5. *Tasakaalustusmeetmed*

(312) 2004. aasta suunistes (punkt 38) on ka kirjas: „Et vähendada nii palju kui võimalik negatiivset mõju kaubandustingimustele ning kindlustada positiivsete mõjude ülekaal, tuleb võtta kompensatsioonimeetmed. Vastasel juhul tuleb abi lugeda ühiste huvidega vastuolus olevaks ja seetõttu ühisturule sobimatuks."

(313) Lisaks on kirjas (punkt 39): „Meetmed võivad sisaldada vara loovutamist, tootmisvõimsuse või turuosa piiramist ning turutõkete vähendamist asjaomastel turgudel. Kompensatsioonimeetmete kohasuse hindamisel võtab komisjon arvesse turustruktuuri ja konkurentsitingimusi kindlustamaks, et ükski meede ei vii turustruktuuri halvenemisele […].”

(314) Nõudega sobivate tasakaalustusmeetmete kohta vastavalt 2004. aasta suunistele ja 1994. aasta lennundussektori suunistele väitsid nii Austria kui ka Lufthansa, et konkurentsimoonutuste vältimiseks meetmete hindamisel võetakse aluseks 1994. aasta lennundussektori suuniste punkti 38 lõige 3, mille kohaselt peab ümberkorralduskava sisaldama võimsuse vähendamist, kui finantsilise elujõulisuse taastamine ja/või turuolukord seda nõuavad.

(315) Austria ametiasutused ja Lufthansa väitsid, et 1994. aasta lennundussektori suunised on 2004. aasta suuniste suhtes ülimuslikud, sest nende puhul on tegemist *lex specialis*'ega 2004. aasta suuniste suhtes. See tuleneb 2004. aasta suuniste punktist 18, mille kohaselt 2004. aasta suunised ei puuduta raskustes olevaid äriühinguid käsitlevaid valdkondlikke suuniseid. Finantsilise elujõulisuse taastamise ja turuolukorra tõttu ei ole vaja tasakaalustusmeetmeid, mis ületavad ümberkorraldamise käigus kavandatud samme.

(316) Selle argumendi kohta märkis komisjon, et turuolukord nõuab käesoleval juhul tõepoolest võimsuse täiendavat vähendamist. Komisjon ei nõustu väitega, et tema poolt ainsana arvesse võetavad näitajad on ülemäärase võimsuse jaoks ebapiisav täitumus ja/või turuosaliste sagedane tagasitõmbumine ning ebapiisavad stiimulid uutele turgudele sisenemiseks. Selles kontekstis märgib komisjon, et Austrian Airlines on juba alates 2006. aastast võtnud meetmeid kulude vähendamiseks ja ümberkorraldamiseks kava „Go4Profit” raames ning et selle kava abil ei ole taastatud ettevõtte elujõulisust. Austrian Airlines teenis varem kahjumit, teenib seda praegu ning ka keskpikas perspektiivis, mistõttu ta peab vähendama oma kulubaasi ning reguleerima või vähendama võimsust tema poolt teenindatavate turgude mittetulutoovates turusegmentides.

(317) 2004. aasta suuniste punktis 40 on sätestatud: „Vähendamise astet kaalutakse iga üksikjuhtumi puhul eraldi. Komisjon määrab kindlaks vajalike meetmete määra ümberkorraldamiskavale lisatud turuülevaate alusel, ja kui vastav menetlus on juba algatatud, siis huvitatud poolte esitatud teabe alusel.”

(318) Austria ametiasutused väitsid, et Austrian Airlines alustas 2006. aastal ümberkorralduskavaga „Go4Profit”, mille raames vähendas lennukipargi suurust ja lõpetas mitmed pikamaalennud. Pikamaalende vähendati ligikaudu […] võrra. Personali koosseisu vähendati […] töökoha võrra ehk ligikaudu […] ja lennukiparki vähendati […] lennuki võrra.

(319) Sellega seoses märgib komisjon, et kava „Go4Profit” alustati 2006. aastal ja see jätkus 2007. aastal. Seetõttu ei saa seda käsitleda seotuna kavaga, mille meetmetest teavitati 2008. aasta detsembris ja mida muudeti 2009. aasta aprillis. Seepärast ja punktis 293 esitatud põhjustel võtab komisjon tasakaalustusmeetmetena arvesse üksnes võimsuse vähendamist, mis on toimunud alates 2008. aastast.

(320) 2008. aastal vähendati liinilendude mahtu ligikaudu […] võrra ja tellimuslendude mahtu ligikaudu […] võrra, mis võrdub mahu vähendamisega kokku […] pakutavate istekohtade arvu (ASK) võrra eelmise aastaga võrreldes.

(321) 2008. aasta detsembris teatatud ümberkorralduskavas nägi Lufthansa ette, et […].

(322) Peale selle võeti 2009. aasta alguses täiendavaid ümberkorraldusmeetmeid, mille tulemusel vähenes liinilendude (nii lennuliinide kaotamise kui ka lennuühenduste arvu vähendamise abil) maht […] võrra ja tellimuslendude maht […] võrra. Selle tulemusel vähenes pakutavate istekohtade arv 2008. ja 2009. aastal kokku […] võrra. Siiski tuleb märkida, et ümberkorralduskava põhineb eeldusel, et 2010. aastal turu areng muutub ja maht seejärel kasvab.

(323) Austria ametiasutused pakkusid tasakaalustusmeetmetena välja, et Austrian Airlines (kaasa arvatud tütarettevõtted) vähendavad pakutavate istekohtade arvu alates 2008. aasta algusest kuni 31. detsembrini 2010. aastal 15 % võrra (võrreldes 2007. aastal pakutud istekohtade arvuga). See sisaldab tellimuslendude märkimisväärset vähendamist, mille tulemusel väheneb pakutavate istekohtade arv […] aasta lõpuks […] võrra võrreldes […].

(324) Peale selle – ja vastavalt komisjoni nõuetele – piirdutakse pakutavate istekohtade arvu kasvu puhul pärast 2010. aastat Association of European Airlinesi liikmeks oleva keskmise lennuettevõtte kohta kindlaksmääratud kasvumääraga; see piirang kehtib kuni 2015. aasta lõpuni või – kui see juhtub enne 2015. aastat – hetkeni, millal Austrian Airlines saavutab tegevuskulude tasakaalustatud kulutasuvuse.

(325) Selleks et komisjon saaks teostada järelevalvet võimsuse suurenemise ülempiiri üle, tuleb komisjonile esitada igal aastal aruanne hiljemalt aruandeaastale järgneva aasta märtsi lõpuks.

(326) Komisjon märgib, et kuigi lennundusturul toimus 2009. aasta alguses märkimisväärne tõus, tuleb siiski hinnata võimsuse vähendamist ja kasvumäära ülempiiri kogu kehtivusaja jooksul, mille puhul tuleb arvesse võtta turu taastumise potentsiaali pärast 2010. aastat, mis väljendub lennuettevõtte turuosa täiendavas vähenemises. Peale selle märgib komisjon, et kavandatud ümberkorraldamise ajal vähendatakse 2008. aastal 98 lennukist koosnevat lennukiparki 2011. aastaks […] lennuki võrra. Sellega seoses märgib komisjon, et […].

(327) Peale selle on komisjon seisukohal, et kontserni Austrian Airlines osaluse müügi tiheda seotuse tõttu Austria riigi antud riigiabiga ning Lufthansa ja Austrian Airlinesi ühinemisega tuleb seoses riigiabiga kavandatud tasakaalustusmeetmeid hinnata käimasoleva ühinemise kontrollimenetluse ([43]) raames kavandatud tasakaalustusmeetmete kontekstis.

(328) Lufthansa ja Austrian Airlines pakkusid paralleelsetes otsustes ühinemise kontrolli kohta välja teatavad tasakaalustusmeetmed, näiteks teenindusaegade täiendav jaotamine erinevates ülekoormatud lennujaamades, selleks et võimaldada ühel või mitmel uuel turuosalisel uute või täiendavate konkureerivate lennuliinide loomist. Seega on Lufthansa, Austrian Airlines ja nende tütarettevõtted kohustatud konkreetse menetluse alusel jaotama teenindusaegu ([44]) Viini, Stuttgarti, Kölni, Müncheni, Frankfurdi ja Brüsseli lennujaamas liinidel, mille puhul komisjon täheldas konkurentsiga seotud probleeme ([45]) (edaspidi „kindlaksmääratud linnadevahelised lennuliinid").

(329) Jaotatavate teenindusaegade arv peab võimaldama uuel lennuettevõttel ([46]) lennata kindlaksmääratud linnadevahelistel lennuliinidel järgmise sagedusega:

— Viin-Stuttgart: kuni kolm (3) lendu päevas;

— Viin-Köln/Bonn: kuni kolm (3) lendu päevas, aga mitte rohkem kui 18 lendu nädalas;

— Viin-München: kuni neli (4) lendu päevas;

— Viin-Frankfurt: kuni viis (5) lendu päevas;

— Viin-Brüssel: kuni neli (4) lendu päevas, aga mitte rohkem kui 24 lendu nädalas.

(330) Need tasakaalustusmeetmed võimaldavad konkureerivatel ettevõtetel õigeaegselt ja tõenäoliselt siseneda või laieneda asjaomastele lennuliinidele ning nad võivad seetõttu mõjutada ühinenud ettevõtte positsiooni turul.

(331) Eelnevat arvesse võttes on komisjon seisukohal, et käesoleva juhtumi erilisi asjaolusid arvesse võttes on otsuses ühinemise kontrolli kohta kavandatud tasakaalustusmeetmed, st kavandatud võimsuse vähendamine ja kasvu piiramine pärast 2010. aastat, kokkuvõttes piisavad tasakaalustusmeetmed, mis aitavad võidelda ümberkorraldusega kaasnevate turumoonutuste vastu.

7.1.6. *Lisatingimused ja -kohustused*

(332) Vastavalt 2004. aasta suuniste punktile 46 ja 1994. aasta lennundussektori suuniste punktile 40 (teine lause) võib komisjon lisaks tasakaalustusmeetmetele kehtestada tingimused ja kohustused, et abi ei moonutaks konkurentsi ühiste huvidega vastuolus oleval määral.

(333) Vastavalt eeltoodule märgib komisjon, et Austria Vabariigil on sõlmitud teatavate kolmandate riikidega mitu kahepoolset lennunduslepingut, kus ei tunnustata Euroopa Ühenduse määratlust.

(334) Enamik kahepoolsetest lennunduslepingutest kolmandate riikidega sisaldab juba ühenduse määratluse klauslit, kas siis kahepoolsete läbirääkimiste või horisontaalse kokkuleppe abil. Sellega seoses nõustusid Austria ametiasutused ühenduse õigusest tulenevate kohustuste tõttu kas lepingud üles ütlema või pidama nende üle uusi läbirääkimisi vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 847/2004 (lennuliikluse lepingute läbirääkimise ja rakendamise kohta liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel) ([47]) sätetele.

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

([44]) St lennuettevõttele antud luba kasutada lennujaama infrastruktuuri teataval päeval ja teataval kellaajal õhkutõusmiseks ja maandumiseks.

([45]) Need koosnevad järgmiste linnade vahelistest liinidest: Viin-Stuttgart, Viin-Köln, Viin-München, Viin-Frankfurt ja Viin-Brüssel.

([46]) Määratletud lennuettevõtte või lennuettevõtetena, mis on sama lennundusalliansi liikmed (välja arvatud ühinevad osapooled, kaasa arvatud kõik lennuettevõtted, mille üle nad omavad kontrolli), kes pakuvad üksinda või ühiselt koodi jagamise teel uusi või täiendavaid konkureerivaid lennuteenuseid.

([47]) ELT L 157, 30.4.2004, lk 7.

(335) Uurimismenetluse käigus juhiti komisjoni tähelepanu asjaolule, et Austrian Airlinesile kuulub 51 % ettevõtte Schedule Coordination Austria GmbH (SCA) aktsiatest.

(336) Komisjoni arvates võib selline suhe tekitada probleeme, sest määruses (EÜ) nr 793/2004 ([48]) (edaspidi „ELi teenindusaegade jaotamise määrus") sätestatakse (artikkel 4): „Sõiduplaane reguleeriva või lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik tagab: a) et sõiduplaane reguleerivas lennujaamas tegutseb sõiduplaanide nõustaja käesoleva määruse alusel sõltumatult, erapooletult, mittediskrimineerivalt ja arusaadavalt; b) et lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama koordinaator on sõltumatu, eraldades koordinaatori funktsionaalselt kõikidest huvitatud osapooltest. Koordinaatori töö rahastamissüsteem peab tagama koordinaatori sõltumatu staatuse; c) et koordinaator tegutseb kooskõlas käesoleva määrusega erapooletult, mittediskrimineerivalt ja arusaadavalt."

(337) Komisjon on seisukohal, et funktsionaalne eraldamine tähendab muu hulgas seda, et koordinaator on oma tegevuses sõltumatu lennujaama juhtorganist, teenusepakkujast ja lennujaamas tegutsevast lennuettevõttest, ei saa temalt juhiseid ega pea temale oma tegevusest aru andma. Peale selle on komisjon seisukohal, et koordinaatori tegevuse rahastamissüsteem peab olema selline, et koordinaator oleks sõltumatu kõigist osapooltest, keda tema tegevus otseselt puudutab või kes tunnevad huvi tema tegevuse vastu. Koordinaator peab seetõttu pidama eraldi raamatupidamisarvestusi ja tal peavad olema eraldiseisvad eelarved ning ta ei tohi oma tegevuste rahastamisel tugineda eranditult lennujaama juhtorganile, teenusepakkujale või üksikule lennuettevõttele.

(338) Sellega seoses märgib komisjon, et Austria ametiasutused nõustusid, et Austrian Airlines algatab menetluse, selleks et vähendada oma osalust ettevõttes SCA 25 %le, ja et ettevõte Flughafen Wien AG, kellele praegu kuulub 40 % SCA aktsiatest, ei saavuta pärast kõnealust ümberkorraldusprotsessi enamusosalust ettevõttes SCA. Austrian Airlinesi väiksema osaluse puhul ettevõttes SCA ei ole tegemist olulise blokeeriva vähemusega Austria äriühinguõiguse kohaselt. Vähendamine peab olema lõppenud IATA 2009. aasta suvise lennuperioodi lõpuks. Komisjon märgib, et teenindusaegade koordinaatori sõltumatuse tagamiseks tuleb säilitada Austrian Airlinesist ja ettevõttest Flughafen Wien AG sõltumatu kolmanda isiku aktsiad.

7.1.7. *Ühekordse abi põhimõte*

(339) Menetluse algatamisel märkis komisjon, et Austrian Airlines sai komisjoni poolt heakskiidetud päästmisabi. Lisaks märkis komisjon, et varem ei ole ümberkorraldusabi saanud ei Austrian Airlines ega ükski teine kontserni kuuluv ettevõte.

(340) Komisjon tuletas meelde, et vastavalt 19. jaanuari 2009. aasta otsusele päästmisabi andmise kohta lõpetatakse päästmisabi andmine (mis anti 100 %lise tagatisena enam kui 200 miljoni euro suurusele laenule), kui komisjon on jõudnud lõplikule seisukohale (käesoleva ettepaneku vastuvõtmise kujul) Austria ametiasutuste poolt teatatud müügiprotsessi/ümberkorralduskava suhtes ([49]).

(341) Peale selle on Austria Vabariik nõustunud, et ta ei anna Austrian Airlinesile ega ühelegi teisele Austrian Airlinesi kontserni kuuluvale ettevõttele kümne aasta jooksul pärast päästmisabi andmist või ümberkorraldusperioodi lõppemist täiendavat päästmis- ega ümberkorraldusabi,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Ümberkorraldusabi, mille Austria andis Austrian Airlinesile, on ühisturuga kokkusobiv vastavalt artiklis 2 nimetatud tingimustele ja kohustustele EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c kohaselt juhul, kui komisjonile teatatud ümberkorralduskava viiakse ellu täies mahus.

Artikkel 2

1. Austria võtab vajalikud meetmed, et Austrian Airlines vähendaks enne 2010. aasta lõppu pakutavate istekohtade arvu 15 % võrra 2008. aasta jaanuari tasemega võrreldes. Seejärel piirdutakse Austrian Airlinesi võimsuse suurendamise puhul keskmise kasvumääraga, mis on kehtestatud Association of European Airlinesi liikmeks oleva lennuettevõtte suhtes. See ülempiir kehtib kuni 2015. aasta lõpuni või kuni Austrian Airlines jõuab kasumiläveni (EBIT), kui see peaks toimuma varem.

2. Austria võtab vajalikud meetmed, et Austrian Airlines vähendaks oma osalust ettevõttes Schedule Coordination Austria GmbH 30. septembriks 2009 25 %ni ning et ei ettevõte Flughafen Wien AG ega mis tahes muu osapool, kelle üle valitseb Austrian Airlines või Flughafen Wien AG, ei saavutaks Schedule Coordinationis kõnealuse ümberkorraldamise järel enamusosalust.

3. Austria võtab vajalikud meetmed, selleks et tagada juhtumi COMP/M.5440 – Lufthansa-Austrian Airlines ühinemisotsusest tulenevate tingimuste täitmine.

([48]) Vt joonealune märkus 28.
([49]) Vt punkt 15.

4. Austria tühistab kahepoolsed lennunduslepingud, mis ei sisalda ühenduse määratluse klauslit, või peab uusi läbirääkimisi vastavalt määruse (EÜ) nr 847/2004 sätetele. Austria teatab komisjonile võetud meetmetest, selleks et tagada niisuguste lepingute kokkusobivus ühenduse õigusega ühenduse määratluse tunnustamise kontekstis.

5. Austria esitab komisjonile 31. detsembriks 2009 aruande ümberkorralduskava edusammude ja haldamise ning võetud meetmete kohta, millega vähendatakse Austrian Airlinesi osalust ettevõttes Schedule Coordination Austria GmbH. Austria teatab 31. aprilliks 2010 meetmetest, mis on võetud artikli 2 lõike 4 rakendamiseks. Austria esitab komisjonile aastaaruande ümberkorralduskava rakendamise ning võimsuse suurendamise kohta igal aastal kuni aastani 2015.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Austria Vabariigile.

Brüssel, 28. august 2009

Komisjoni nimel
asepresident
Antonio TAJANI