IV

(Az EK-Szerződés, az EU-Szerződés és az Euratom-Szerződés alapján, 2009. december 1-je előtt elfogadott jogi aktusok)

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. augusztus 28.)

C 6/09 (ex N 663/08) számú állami támogatás – Ausztria Austrian Airlines – szerkezetátalakítási terv

(az értesítés a C(2009) 6686. számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/137/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felhívta az érdekelt feleket, hogy az említett rendelkezéseknek [1] megfelelően foglaljanak állást, a felek állásfoglalásának figyelembevétele mellett,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2009. február 11-i levelében a Bizottság arról értesítette az Osztrák Köztársaságot, hogy az Austrian Airlines vállalkozáscsoport osztrák állami tulajdonban lévő üzletrészének értékesítésével kapcsolatban az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott.

(2) 2009. március 11-én Ausztria benyújtotta a Bizottságnak az eljárás megindításával kapcsolatos észrevételeit.

(3) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot *az Európai Unió Hivatalos Lapja* [2] közzétette. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy a közzétételt követően egy hónapon belül tegyék meg az intézkedéssel kapcsolatos észrevételeiket.

(4) A Bizottsághoz megérkeztek az érdekelt felek észrevételei. Ezeket a Bizottság a 2009. április 15-én elektronikus levélben megküldte Ausztriának. Ausztria lehetőséget kapott az észrevételekkel kapcsolatos állásfoglalásra. Ausztria észrevételei 2009. május 8-án elektronikus levélben érkeztek meg a Bizottsághoz.

(5) Ausztria kérésére 2009. május 7-én és 2009. május 18-án ülésekre került sor. Az üléseket követően 2009. május 22-én és 2009. június 18-án benyújtották a Bizottság által kért további információkat.

2. TÉNYÁLLÁS

2.1. A vizsgálat háttere

(6) Az Austrian Airlines vállalatcsoport (a továbbiakban: Austrian Airlines) három vállalkozásból áll: az Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, egy 1957-ben alapított hálózatorientált légitársaság, a Tiroler Luftfahrt GesmbH (a továbbiakban: Tiroler Luftfahrt), egy 1978-ban alapított regionális leányvállalat, valamint a Lauda Air Luftfahrt GmbH (a továbbiakban: Lauda Air), egy 1979-ben alapított chartertársaság. Az Austrian Airlines székhelye Bécsben található, és csomóponti légiközlekedést üzemeltet a bécsi nemzetközi repülőtéren és az innsbrucki repülőtéren. Az Austrian Airlines a Star Alliance tagja.

(7) Az osztrák állam egy állami holdingtársasága, az Österreichische Industrieholding AG (a továbbiakban: ÖIAG) birtokolja az Austrian Airlines 41,56 %-os részesedését. Az ÖIAG a legnagyobb részvényes.

(8) Tekintettel arra a problémás – és tovább romló – pénzügyi helyzetre, amely az Austrian Airlines vállalatcsoportot néhány év óta jellemzi (lásd a Bizottság 2009. január 19-i NN 72/08 számú határozatát, Austrian Airlines – megmentési célú támogatás [3]), az osztrák szövetségi kormány 2008. augusztus 12-én kiadott privatizációs megbízásában felhatalmazta az ÖIAG társaságot valamennyi, az Austrian Airlines-beli részesedésének értékesítésére. A megbízást 2008. október 29-én 2008. december 31-ig meghosszabbították.

[1] HL C 57., 2009.3.11., 8. o.
[2] Lásd az 1. lábjegyzetet.
[3] A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

(9) Az ÖIAG 2008. augusztus 13-án felhívást tett közzé az osztrák és a nemzetközi sajtóban ([4]), amelyben potenciális befektetőket kért fel, hogy nyilvánítsák ki az ÖIAG Austrian Airlines-beli részesedésének megszerzése iránti igényüket. Az ajánlattevők igényüket 2008. augusztus 24-ig nyújthatták be. Összesen tizenkét befektető jelezte érdeklődését.

(10) 2008. augusztus 28-án tájékoztatták a potenciális befektetőket, hogy 2008. szeptember 12-ig terjesszék elő az átvételre vonatkozó koncepciójukat. A tervezetnek tartalmaznia kellett az ajánlattevő adatait, az Austrian Airlines jövőjére vonatkozó stratégiai koncepciót, a tranzakció struktúrájára irányuló javaslatot, információkat a tervezett finanszírozásról, valamint kiegészítő információkat a szerződés tartalmáról (vállalások, garanciák). Csupán három átvételi koncepciót nyújtottak be ([5]).

(11) 2008. szeptember 16-án felszólították a három fennmaradó ajánlattevőt, hogy 2008. október 21-ig nyújtsák be végleges ajánlatukat a vételi ár megadása nélkül, és 2008. október 24-ig nyújtsák be végleges ajánlatukat a vételi ár megadásával.

(12) 2008. október 21-én a Deutsche Lufthansa AG (a továbbiakban: Lufthansa) egyedüli ajánlattevőként ajánlatot nyújtott be, mely tartalmazott egy szerződést és egy stratégia koncepciót is az ár megadása nélkül, az elvárásoknak megfelelően. 2008. október 24-én a Lufthansa kötelező érvényű ajánlatot nyújtott be annak az árnak a megadásával, amelyet kész volt kifizetni az ÖIAG Austrian Airlines-beli részesedéséért.

(13) 2008. október 24-én az S7 társaság is benyújtott egy ajánlatot […] (*) Az Air France/KLM nem tett ajánlatot ([6]).

(14) A tranzakciót a Deutsche Lufthansa AG felügyelőbizottsága 2008. december 3-án, az ÖIAG felügyelő bizottsága 2008. december 5-én engedélyezte.

(15) A privatizációs eljárás végén így a Lufthansa mint kiválasztott ajánlattevő tett ajánlatot az ÖIAG Austrian Airlines-beli részesedésére, amelyet az ÖIAG felügyelőbizottsága elfogadott.

(16) Az ÖIAG és a Lufthansa között megkötött tranzakció a következőt irányozza elő:

— A Lufthansa az ÖIAG-nak 366 268,75 EUR összegű vételárat fizet.

— Az ÖIAG egy pótteljesítési nyilatkozatot ([7]) kap, amelyből maximálisan 162 millió EUR összegű további kifizetési igénye keletkezhet.

— Az ÖIAG egy projekttársaságon keresztül 500 millió EUR összeget fizet, amelyet a Lufthansa az Austrian Airlines tőkeemelésére használ fel.

(17) Ennek az intézkedésnek a jogbiztonság miatti, 2008. december 21-i bejelentésében Ausztria azt az álláspontot képviselte, hogy az értékesítési tranzakció nem jelent állami támogatást, mivel az Austrian Airlines társaságért fizetendő ár megfelel a vállalkozás piaci értékének.

(18) A Lufthansa által az Austrian Airlines állami részesedéséért fizetendő ár ezért nem jelent semmiképpen állami támogatást, mert bármiféle más forgatókönyv az ÖIAG számára magasabb költségekkel járt volna.

(19) Ezenkívül, és a fent említett érvektől függetlenül, az osztrák hatóságok azt helyezték kilátásba, hogy – hacsak a Bizottság szintén ugyanarra a végeredményre nem jut, hogy a kérdéses intézkedések nem jelentenek állami támogatást – ők az Austrian Airlines társaságra vonatkozóan egy olyan szerkezetátalakítási tervet nyújtanának be, amely szerint a támogatás az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdése c) pontjával összeegyeztethető.

(20) A megmentési célú támogatás vonatkozásában Ausztria 2008. december 19-én bejelentette a Bizottságnak azt a határozatát, amely szerint megmentési célú támogatást biztosít az Austrian Airlines vállalatcsoport részére 100 %-os kezesség formájában annak érdekében, hogy a vállalkozás számára lehetővé tegye egy 200 millió EUR-nyi külső forrásból történő finanszírozás elnyerését. A megmentési célú támogatást 2009. január 19-én engedélyezték.

(21) A megmentési célú támogatásról szóló határozatnak megfelelően a megmentési célú támogatás (egy hitelkeret-megállapodásra vonatkozó állami kezességvállalás formájában) befejeződik, ha a Bizottság végleges támogatásjogi álláspontra jut (végső határozat) az osztrák hatóságok által benyújtott értékesítési eljárást/szerkezetátalakítási tervet illetően ([8]).

2.2. **A vizsgált intézkedések**

(22) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló döntésben (lásd még „az eljárás megindításáról szóló határozat”-ként is) olyan kérdések merültek fel,

— hogy az Austrian Airlines osztrák állami tulajdonban lévő részesedéséért fizetett eladási ár megfelel-e a piaci árnak,

([4]) *Wiener Zeitung Közlönye* és *Financial Times* (európai kiadás).
([5]) Az Air France/KLM, a Deutsche Lufthansa és az S7 (egy orosz légiközlekedési vállalat).
(*) Bizalmas információ.
([6]) Az Air France/KLM privatizációs eljárással kapcsolatos álláspontját lásd a 4.4. pontban.
([7]) Az üzlet létrejötte után három évvel, illetve legkésőbb a 2011. december 31-én lezáruló időszakra vonatkozó pénzügyi beszámolók benyújtását követően az ÖIAG maximálisan 162 millió EUR összegű további kifizetésben részesül. A kifizetendő összeget a következő képlet alapján számítják ki, […].
([8]) Lásd a Bizottság 2009. január 19-i határozatát, NN 72/08 állami támogatás, Ausztria – Austrian Airlines – megmentési célú támogatás, (71) preambulumbekezdés.

— hogy az ÖIAG a negatív ár elfogadásakor ([9]) piacgazdasági alapon működő befektetőként cselekedett-e, mert minden más forgatókönyv magasabb költségeket eredményezett volna, és

— hogy amennyiben állami támogatással állunk szemben, úgy ez a támogatás a közös piaccal összeegyeztethető szerkezetátalakítási támogatásnak minősül-e.

2.2.1. *Az ÖIAG Austrian Airlines-beli részesedésének piaci ára*

(23) A Bizottság kétségeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy, tekintettel az értékesítéshez kapcsolódó feltételekre, a Lufthansa által a megszerzett részvényekért fizetendő ár megfelel-e a piaci árnak. Az ÖIAG privatizációs megbízása a következőket irányozta elő:

„Az ÖIAG felhatalmazást kap az Austrian Airlines AG cég oly módon történő privatizációjára, hogy a részvények 25 %-ának plusz 1 részvénynek osztrák részvényesek tulajdonában kell maradnia. Ennek célja

1. az »Austrian« márkanév megtartása;

2. a döntéshozó vállalatközpont Ausztriában tartása;

3. a működés helyének megfelelő útvonalhálózat fenntartása, valamint Ausztria mint gazdasági és foglalkoztatási helyszín érdekeinek figyelembevétele;

4. a biztos munkahelyek lehető legnagyobb mértékű megőrzése az Austrian Airlines társaságnál és a Bécsi Repülőtéren; valamint

5. egy testület létrehozása az osztrák helyszín érdekeinek biztosítására."

(24) Az osztrák államnak fizetendő ár egy jobb megtérülést biztosító záradékkal egészül ki, amely szerint az osztrák állam az esetleges nyereségből kifizetésekben részesül. A Bizottság szándéka az volt, hogy megbizonyosodjon erről a mechanizmusról és annak értékéről.

(25) Az eljárás megindításakor a Bizottság kétségét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az Austrian Airlines értékesítése méltányos feltételek mellett történt-e. A Bizottság azt is kifejtette, hogy végezetül nem lehetett megállapítani, hogy az értékesítéshez kapcsolódó feltételek olyanok voltak-e, amelyek befolyásolják a kifizetett árat.

(26) A Lufthansa által fizetett árral kapcsolatban a Bizottság kifejtette, nem tudta véglegesen megállapítani, hogy a 162 millió EUR-ról szóló pótteljesítési nyilatkozat kellő mértékében képes-e kártalanítani az osztrák államot azért az alacsonyabb részvényenkénti árért, amelyet az adásvétel létrejöttekor kész elfogadni, vagy az állam egy olyan részvényár elfogadásával, amely lényegesen a más részvényeseknek fizetett részvényár alatt van, nem részesítette-e ténylegesen állami támogatásban a Lufthansa és ezáltal az Austrian Airlines társaságot.

([9]) A negatív árakat a továbbiakban zárójelben tüntetjük fel.

(27) A Lufthansa által fizetendő negatív ár vonatkozásában, ahogyan az az Air France/KLM panaszában kifejezésre is jutott, nem világos, hogy minden ajánlattevő megkapta-e azt a lehetőséget, hogy azonos alapokon nyújthasson be ajánlatot. Az sem vált világossá, hogy valamennyi ajánlattevő kellő időt és információt kapott-e az eladásra kínált vagyontárgyak értékelésére. A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a Lufthansa által az államtól megvásárolandó részvényekért fizetendő ár eltér a szabad részvényeseknek fizetendő ártól (mégpedig alacsonyabb annál).

2.2.2. *Az ÖIAG piacgazdasági alapon működő befektetőként járt el, mivel minden egyéb forgatókönyv magasabb költségeket eredményezett volna*

(28) Az osztrák hatóságok kifejtették, hogy az ÖIAG három olyan lehetséges forgatókönyv közül az egyikkel szembesült volna, amelyek mindegyike magasabb költségekkel járt volna, mintha részesedését nem értékesíti.

— Az Austrian Airlines felszámolása: Az Austrian Airlines ellenőrzött felszámolása során felmerülő (maximálisan […] EUR-ra becsült) költségeket az ÖIAG viselné.

— Az Austrian Airlines fizetésképtelenségének bejelentése: Az ÖIAG nem támogatja az Austrian Airlines társaságot, ami a vállalkozás fizetésképtelenségét vonná maga után. A privatizáció nettó költségeit meghaladó közvetlen és közvetett költségeket ekkor az ÖIAG társaság viselné.

— Az Austrian Airlines szerkezetátalakítása az önállóság megőrzésével („stand alone megoldás"): Az ÖIAG finanszírozza az Austrian Airlines szerkezetátalakítását, hogy az megőrizhesse önállóságát („stand alone megoldás").

(29) Az eljárás megindításakor a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az állam által választott opció megfelel-e egy piacgazdasági alapon eljáró befektető fellépésének. Nem rendelkezett elegendő információval sem a felszámolási költségeket illetően, amelyeket a vállalkozás felszámolása esetén kellett volna viselnie, sem azokat a költségeket és veszteségeket illetően, amelyek az ÖIAG számára fizetésképtelenség esetén keletkeznének. Éppily kevéssé volt elegendő információ birtokában az önállóság megőrzésére irányuló opció megítéléséhez.

(30) A Bizottság utalt arra, hogy általában nem fogadja el, hogy a részvényes automatikusan köteles viselni a vállalkozás fizetésképtelenségéből vagy felszámolásából adódó költségeket. Úgy tűnik, az Austrian Airlines ÖIAG általi támogatásának elmaradásából eredő szociális és gazdasági következményekkel kapcsolatos megfontolások abból adódnak, hogy az ÖIAG egy állami holdingtársaság. A Bizottság továbbá megjegyezte: az osztrák hatóságok érvelése továbbra is azon alapszik, hogy a kiválasztott ajánlattevő által fizetett ár az elérhető legmagasabb ár.

2.2.3. *Az Austrian Airlines szerkezetátalakítására benyújtott terv*

(31) Mivel a Bizottság arra a következtetése jutott, hogy nem volt kizárható az állami támogatás, ellenőriznie kellett a szerkezetátalakítási tervet az alkalmazandó jog, vagyis a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásra vonatkozó közösségi iránymutatások szerint ([10]) (a továbbiakban: a 2004. évi iránymutatások), valamint a Bizottság az EK-Szerződés 92. és 93. cikkeinek, valamint az EGT-egyezmény 61. cikkének a légi közlekedés állami támogatására való alkalmazásáról szóló közleménye ([11]) (a továbbiakban: az 1994. évi légiközlekedési iránymutatások) alapján.

(32) Ezekben az iránymutatásokban különböző feltételek szerepelnek, amelyek alapján szerkezetátalakítási támogatások nyújthatók. Az eljárás megindításakor a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy teljesülnek-e a vállalkozás támogathatóságának, a hosszú távú jövedelmezőség helyreállításának, a támogatás mértékének, a kompenzációs intézkedéseknek és a saját hozzájárulás mértékének feltételei.

3. AUSZTRIA ÉSZREVÉTELE

(33) Az osztrák hatóságok benyújtották a privatizációs eljárással kapcsolatos, háttér-információkat is tartalmazó észrevételeiket és az eljárás leírását. Állításuk szerint a privatizációs eljárás a közösségi joggal összhangban nyílt eljárás volt, teljeskörűen közzétéve, és valamennyi ajánlattevőt a privatizációs eljárás valamennyi szakaszában egyenrangúan kezeltek. Bár a privatizációs eljárást rövid idő alatt bonyolították le, az osztrák hatóságok véleménye szerint valamennyi ajánlattevőnek kellő idő állt rendelkezésre az összes szükséges információ beszerzésére, és olyan helyzetbe kerültek, hogy az információk alapján ki tudták dolgozni végleges ajánlataikat.

3.1. A privatizáció során megszabott feltételek

(34) A privatizáció következtében megszabott feltételeket illetően az osztrák hatóságok különbséget tettek a következők között: „*best-effort célok*”

i. egy Ausztria számára méltányos útvonalhálózat fenntartása; és

ii. a munkahelyek lehető legnagyobb mértékű megőrzése;

és „kötelező célok”

iii. az Austrian márkanév megtartása;

iv. a döntéshozó vállalatközpont Ausztriában tartása;

v. egy testület létrehozása az osztrák helyszín érdekeinek biztosítására;

vi. 25 % plusz 1 részvény megtartása osztrák részvényesek tulajdonában.

([10]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.
([11]) HL C 350., 1994.12.10., 5. o.

(35) Az osztrák hatóságok kifejtették továbbá, hogy az ajánlattevők közül soha senki sem vitatta, hogy ezek a célok megvalósíthatóak lennének, és nem hoztak fel érveket arra, hogy ezek olyan „feltételek” lennének, amelyek hatással vannak a vételi árra.

(36) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság a döntéshozatali gyakorlatával ([12]) összhangban kifejtette, hogy az i. „egy Ausztria számára méltányos útvonalhálózat fenntartása”; és a iii. „az Austrian márkanév megtartása” célokat illetően arra lehet következtetni, hogy ezek a feltételek nincsenek negatív hatással a vételárra.

3.1.1. *A lehető legtöbb munkahely megőrzése*

(37) Az osztrák hatóságok véleménye szerint ez a feltétel nem aggályos. Az ÖIAG által az ajánlattevőknek átadott szerződéses dokumentációk nem tartalmaznak ilyen vonatkozású kötelezettségeket. Felhívták a figyelmet arra, hogy a Bizottság döntéshozatali gyakorlatában kifejtette, hogy megengedettek olyan diszkriminációtól mentes feltételek, amelyek a vevőket munkahelyek megőrzésére szólítják fel ([13]). Ennek a vételárra gyakorolt bármiféle hatása kizárt, mivel itt csupán egy diszkriminációtól mentes, jogilag nem kötelező érvényű „best-efforts” záradékról van szó ([14]).

3.1.2. *A döntéshozó vállalatközpont Ausztriában tartása*

(38) A privatizációs megbízásban szereplő egyik cél az volt, hogy az Austrian Airlines döntéshozatali központját Ausztriában tartsák. Az osztrák hatóságok arra hivatkoznak, hogy az üzemeltetési engedély megszerzésének feltétele, hogy abban a tagállamban legyen a székhely bejegyezve, amelyikben az üzemeltetési engedélyt megadták ([15]). Amennyiben az Austrian Airlines központját vagy bejegyzett székhelyét Ausztrián kívülre helyeznék, akkor annak következményeként a működési engedélyt elveszítenék. A közösségi jogi rendelkezések (1008/2008/EK rendelet) és az osztrák jog (légiközlekedésről szóló törvény) értelmében az Austrian Airlines ennek következtében nem lenne képes a légiközlekedés folytatására ([16]).

([12]) A Bizottság 2008. szeptember 17-i határozata, N 321/08, N 322/08 és N 323/08 állami támogatások, Görögország – az Olympic Airlines/Olympic Airways Services bizonyos vagyontárgyainak értékesítése, a Hivatalos Lapban még nem tették közzé, (59), (184) és (185) preambulumbekezdés és a Bizottság 2008. november 12-i határozata, N 510/08 állami támogatás, Olaszország – Alitalia, HL C 46., 2009.2.25., 6. o., (29), (123) és (124) preambulumbekezdés.
([13]) A Bizottság 2000. április 11-i 2000/628/EK határozata, C 28/1998 állami támogatás, Olaszország – Centrale del Latte di Roma, HL L 265., 2000.10.19., 15. o., (91) preambulumbekezdés; a Bizottság 2000. december 13-i 2001/798/EK határozata, C 70/97 (ex NN 123/97) állami támogatás, Németország – SKET Walzwerktechnik GmbH, HL L 301., 2001.11.17., 37. o.
([14]) A Bizottság 2008. április 2-i 2008/767/EK határozata, C 41/07 (ex NN 49/07) állami támogatás, Románia – Tractorul, HL L 263., 2008.10.2., 5. o., (44) preambulumbekezdés.
([15]) A Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (új változat) 3. cikkének (2) bekezdésével kapcsolatban a 4. cikk a) pontja, HL L 293., 2008.10.31., 3. o.
([16]) A Bizottság 2008. november 12-i határozata, 510/08 állami támogatás, Olaszország – Alitalia, HL C 46., 2009.2.25., 6. o., (125) preambulumbekezdés.

(39) A döntéshozatali központ Ausztriában tartását kétoldalú légiközlekedési megállapodás is indokolja. A megállapodás érvényessége szorosan összefügg az érvényes működési engedéllyel. Az Austrian Airlines üzleti tevékenységének folytatásához ezért szükséges, hogy az Austrian Airlines döntéshozatali központja Ausztriában maradjon.

(40) Az osztrák hatóságok közlése szerint a légiközlekedési ágazatban történt korábbi egyesülések esetében – SWISS/Sabena és Air France/KLM – hasonló modelleket választottak annak érdekében, hogy megkapják a működési engedélyt. A modell ezért egy, ebben az üzletágban ismert és elfogadott struktúra. A jogi keretfeltételekre tekintettel az Austrian Airlinesra ajánlatot tevők egyike sem kérdőjelezte meg, hogy a döntéshozatali központ Ausztriában maradjon, így e ténynek az átvételi koncepciókban megfelelően figyelembe vették, és ez nem volt hatással a vételárra.

3.1.3. *25 % + 1 részvény osztrák részvényesi körben tartása*

(41) Az osztrák hatóságok arra utalnak, hogy ez a feltétel az osztrák jog szerint a kétoldalú megállapodások követelményein alapszik.

(42) A felszállási, leszállási és útvonaljogok megtartása a kétoldalú légiközlekedési megállapodások értelmében sok esetben lényeges tulajdonosi jogok gyakorlásához és ténylegesen meghatározott állampolgárságú személyek által gyakorolt ellenőrzéshez kötött. Egy Ausztriában bejegyzett légiközlekedési vállalat esetében a lényeges tulajdon azt jelentené, hogy osztrák állampolgároknak vagy osztrák vállalkozásoknak kellene a légiközlekedési vállalat többségi tulajdonosainak lennie ahhoz, hogy a kétoldalú megállapodások továbbra is érvényben maradjanak. Amennyiben nem adott az osztrák többségi tulajdon, akkor a harmadik ország a felszállási, leszállási és útvonaljogokat megvonhatja.

(43) Az ÖIAG-törvény 9. cikkének (2) bekezdése értelmében az ÖIAG-nak a részesedési menedzsment keretein belül olyan befolyást kell fenntartania, amely lehetővé teszi, hogy vagy a szavazatra jogosító alaptőkéből való 25 % + 1 részvény részesedése alapján, vagy fennálló jogok alapján vagy harmadik személyekkel kötött szerződések alapján a részvénytörvényben legalább háromnegyedes többséghez kötött közgyűlési határozatok meghozatalában meghatározóan részt vegyen.

(44) A privatizációs megbízás alapján az ÖIAG választás előtt állt, miszerint vagy 25 % + 1 részvényre csökkenti az Austrian Airlinesban meglévő részesedését, vagy pedig az ajánlattevőktől olyan tranzakció struktúrát fogad el, amely 25 % + 1 részvénynek megfelelő osztrák részvényesi struktúrát garantál. Ennek megfelelően az ajánlattevőket a velük folytatott megbeszélések során felszólították, hogy tegyenek javaslatot ilyen tranzakció struktúrákra. Egyetlen ajánlattevő sem emelt alapvető kifogást a struktúrával szemben.

(45) Az Austrian Airlines nem osztrákok általi megszerzése Ausztria szerint meghatározott kétoldalú megállapodások felbontásához és az Austrian Airlines útvonalaira vonatkozó, az ezekben a nemzetközi jogi megállapodásokban rögzített felszállási, leszállási és repülési jogainak megszűnéséhez vezetne. Az Austrian Airlines üzleti modellje alapján, amely Közép- és Kelet-Európa nem közösségi országaiba, a Közel-Keletre és Közép-Ázsiába irányuló közlekedési útvonalakon alapszik, egy ilyen kétoldalú megállapodás fontos gazdasági jelentőséggel bír.

(46) Mivel a privatizációs megbízás az ÖIAG teljes részesedésének elidegenítését irányozta elő, az ÖIAG a valamennyi ajánlattevő által javasolt tranzakciós struktúra alapján (egy Ausztriában bejegyzett magánalapítvány) részesedését csak az Austrian Airlinesnak adná el és ezzel egyidejűleg a légiközlekedés szempontjából értékes érintett közlekedési jogokat meg tudná tartani és a teljes privatizációt végre tudná hajtani. Az osztrák hatóságok felfogása szerint az osztrák részvényesi struktúrához kötött feltétel elengedhetetlen volt ahhoz, hogy lényeges jogokat fenntartsanak és nem volt semmilyen kihatása az elért árra. A probléma megoldására talált megoldás szintén költségsemleges.

3.1.4. *Egy testület létrehozása az osztrák helyszín érdekeinek biztosítására*

(47) Az osztrák hatóságok kifejtik, hogy egy ilyen testület, amely az Austrian Airlines döntéshozatali eljárásában nem vesz részt, az ágazaton belül gyakorta megtalálható testület lenne, amely ellen hasonló esetekben soha nem nyújtottak be kifogást a Bizottságnál ([17]). A vételárra való kihatás kizárt, hiszen az érintett testület csak tanácsadó jelleggel működik, és nem rendelkezik semmilyen jogi vagy tényleges befolyással a vállalkozásra. A testület különösen nem rendelkezik vétójoggal, vagy a döntésekbe való beleszólás jogával. Továbbá egy ilyen testület létrehozásának igényét a privatizációs eljárásban egyik ajánlattevő sem kifogásolta.

3.2. **A vételár megfelel a piaci árnak**

(48) Ausztria álláspontja szerint a vételár egy privatizációs eljárás eredménye, amelyet a Bizottság XXIII. számú, a versenypolitikáról szóló jelentése ([18]) és az 1994. évi iránymutatások alapján hajtottak végre. Az ÖIAG részesedését az Austrian Airlinesban egy versenyeztetési eljárás végén a legjobb ajánlatot tevő részére adták el.

(49) Az osztrák hatóságok arra hivatkoznak, hogy a jelenlegi gazdasági helyzetben csak negatív vételár elérésére volt lehetőség.

([17]) A Swissair/Sabena fúziója (a Bizottság 95/404/EK határozata) során létrehozott alapítvány keretében egy igazgatási tanácsot alapítottak, mely operatív jogosultságokkal rendelkezik.

([18]) Lásd: *1993. évi XXIII. jelentés a versenypolitikáról* (ISBN 92-826-8372-9) 402. és 403. pont.

(50) Az államtól megszerzendő részvények mellett a Lufthansa a vállalkozás egésze feletti ellenőrzés megszerzése érdekében a magántulajdonban levő részvényeket is meg kívánja szerezni. Egy ilyen vételi ajánlatnál a magántulajdonban levő részesedések árát jogilag az osztrák részvényvásárlásról szóló törvény határozza meg.

(51) Az osztrák hatóságok álláspontja szerint az állami részesedések értékesítését az átruházás teljes vételárának fényében kell vizsgálni, amely az ajánlattételi eljárásban az ÖIAG által elért vételárból és a törvényi előírások alapján a magántulajdonban levő részvények vásárlásából adódó költségekből tevődik össze. Az osztrák részvényvásárlásról szóló törvény értelmében a vételárnak legalább az érintett értékpapír mindenkori kereskedelmi mennyisége alapján megállapított tőzsdei árfolyam utolsó hathavi átlagának kell megfelelnie az azt megelőző napon, amikor az ajánlattételi szándékot ismertették ([19]). A Lufthansa által a magánrészvényeseknek ajánlott vételár 4,49 EUR, amely megfelel az osztrák részvényvásárlásról szóló törvény követelményeinek.

(52) Az osztrák hatóságok álláspontja szerint a vételi ajánlatban meghatározott vételár torzított és nem tükrözi az Austrian Airlines tényleges gazdasági értékét, hanem a részvényvásárlásról szóló törvény rendelkezéseiből jön létre ([20]). Ez mutatkozik az Austrian Airlines árfolyam alakulásában is 2008 eleje óta. A 2008. augusztus 12-i privatizációs megbízás kiadása előtt a részvény árfolyama 3 EUR alatt volt és csak szeptember eleje óta emelkedett 7 EUR fölé. Ezt követően az Austrian Airlines részvényeinek árfolyama ismét jelentősen visszaesett, és most hetek óta sokkal alacsonyabb, mint a Lufthansa részvényenként meghatározott 4,49 EUR-nyi vételára. Az Austrian Airlines-részvények erős árfolyam ingadozása spekuláció eredménye, és semmiképpen nincs összefüggésben a vállalkozás tényleges értékével.

(53) Az a tény, hogy a Lufthansának szándékában állt az Austrian Airlines feletti abszolút befolyás megszerzése, további indok arra, amiért a Lufthansának a független részvényesek részére vonzó ajánlatot kellett adnia. A Lufthansa az Austrian Airlines 90 %-ának megszerzését tűzte ki célul, mivel egy ilyen küszöb elérése „squeeze out"-ot eredményez és ezáltal a részesedés 100 %-os megszerzését teszi lehetővé. Egyetlen tulajdonosként a Lufthansa terveit a könnyebb döntéshozatal miatt egyszerűbben valósíthatná meg. Ezenkívül a tervezett beruházások valamennyi előnyét a Lufthansa élvezné.

([19]) Az osztrák részvényvásárlásról szóló törvény 26. cikkének (1) bekezdése.

([20]) Az előírt vételi ajánlat alóli kivétel nem lett volna elfogadható, ami nem jelenti azt, hogy jelenleg nincs szükség egy előírt ajánlat megtételére, hanem azt, hogy az Austrian Airlines legalább 90 %-ának megvásárlására vonatkozó ajánlatot egy későbbi időpontban kellett volna előterjeszteni. A vételár csökkentése az Austrian Airlines Lufthansa általi megvásárlását nehezítette volna, hiszen a csökkentett vételár jelentősen alacsonyabb, mint a tőzsdei ár, és a részvényesek a vételi ajánlatot csak szűkebb keretek között fogadták volna el.

(54) Az osztrák hatóságok arra utalnak, hogy a közösségi jog alapján a negatív vételáron történő vásárlás megengedett. A Bizottság több határozatában ([21]) kifejtette, hogy egy olyan privatizációs eljárás eredményeképpen létrejött „szimbolikus" vagy „negatív" vételár, amely megfelel a XXIII. számú versenypolitikai jelentés követelményeinek vagy értékelésen alapszik, nem tekinthető állami támogatásnak.

(55) Az osztrák hatóságok szerint a Lufthansa által ajánlott vételár a legmagasabb piaci ár. Ugyanakkor meg kell fontolni, hogy mind a Lufthansa, mind az Austrian Airlines a Star Alliance tagjai. Azoknak az ajánlattevőknek, amelyek nem tagjai a Star Alliance-nak (Air France/KLM és S7), be kellett volna árazniuk a szövetségváltással járó többletköltségeket is az ajánlatukba. Az osztrák hatóságok kifejtették, hogy ezek a költségek […] EUR összegnek felelhetnek meg.

(56) Az osztrák hatóságok továbbá kifejtik, hogy az S7 vételi ajánlata (akkor is, ha az kötelezettség nélküli) […] árat irányzott elő és kiemelik, hogy a Bizottság határozathozatali gyakorlata ([22]) alapján egy versenytárs ajánlata egy vállalkozás piaci értéke kiszámításához megfelelő iránymutatást nyújt.

(57) A pótteljesítési nyilatkozat kapcsán a hatóságok kifejtik, hogy a pótteljesítési nyilatkozat alapján maximálisan kifizethető összeg 164,1 millió EUR és […]-ból ([23]).

3.3. **Az ÖIAG fellépése piacgazdasági alapon működő befektetőként**

(58) Az osztrák hatóságok álláspontja szerint az ÖIAG azon döntését, hogy az Austrian Airlinest negatív vételáron értékesítsék, egy magánbefektető is támogatta, aki a hosszú távú megtérülési kilátásokra hagyatkozik ([24]), mivel a negatív vételár lényegesen kevesebb költséggel jár, mint más eljárások. Az Austrian Airlines fizetésképtelensége az Osztrák Köztársaság egyéb részesedéseinek

([21]) A Bizottság 2002. május 7-i 2002/631/ESZAK határozata, állami támogatás, Németország – Saarbergwerke AG, HL L 203., 2002.8.1., 52. o., (60) preambulumbekezdés; a Bizottság 2001. július 3-i 2002/200/EK határozata, állami támogatás, Spanyolország – Babcock Wilcox España, HL L 67., 2002.3.9., 50. o., (61) preambulumbekezdés.

([22]) A Bizottság 2008. január 30-i 2008/366/EK határozata, C 35/06 (ex NN 37/06) állami támogatás, Svédország – Konsum Jämtland Ekonomisk Förening, HL L 126., 2008.5.14., 3. o., (50) és (58) preambulumbekezdés.

([23]) […]

([24]) Lásd a Bíróság 1991. március 21-i C-305/89 *Olaszország* kontra *Bizottság* („Alfa Romeo") ítéletét, EBHT 1991, I-1603. o.; a Bíróság 1994. szeptember 14-i C-278/92, C-279/92 és C-280/92 sz. *Spanyolország* kontra *Bizottság* („Hytasa") egyesített ügyekben hozott ítéletét, EBHT 1994, I-4103. o.

értékében történő jelentős veszteséghez vezetett volna. Ezenkívül az ÖIAG-nak egy munkaerő-leépítési program költségeit is viselnie kellett volna. Más figyelemre méltó forgatókönyvek, mint az Austrian Airlines ellenőrzött lebonyolítása vagy az önállóság biztosításának folytatása szintén költségekkel járt volna, amelyek a negatív vételárnál magasabbak lettek volna.

3.3.1. *Az Austrian Airlines fizetésképtelenségével összefüggő költségek*

(59) Az osztrák hatóságok álláspontja szerint az ÖIAG számára az Austrian Airlines fizetésképtelensége esetén felmerülő költségek lényegesen magasabbak lettek volna, mint a negatív vételár. A fizetésképtelenség más állami részesedések súlyos értékvesztéséhez vezethetett volna. Az osztrák hatóságok egy Merrill Lynch által készített elemzésre hivatkoznak, amely szerint az Austrian Airlines fizetésképtelensége más állami tulajdonban levő „testvérvállalkozások" hitelképességének romlásához vezethetett volna, amelyek magasabb refinanszírozási költségeket és részvényveszteségeket okoztak volna. A hitelképesség várható visszaminősítése korlátozná a „testvérvállalkozásokat", függetlenül attól a ténytől, hogy az ÖIAG az Austrian Airlines társaságban csak kisebbségi részesedéssel rendelkezik ([25]).

(60) Ilyen részvényárfolyam-veszteségek nem jogi vagy önkéntesen átvett kötelezettségekből adódnak, hanem az Austrian Airlines fizetésképtelenségének közvetlen hatásai. Ezért az osztrák hatóságok azon álláspontja, hogy egy magánbefektető is juttatna tőkét egy leányvállalat részére, ha a várható árfolyamveszteség meghaladná azokat a költségeket, amelyek a leányvállalat fizetésképtelenségének elkerülése miatt keletkeznének.

(61) A Merrill Lynch által készített elemzés szerint csak az ÖIAG részesedésekben (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) bekövetkezett értékcsökkenések körülbelül […] EUR összeget tehetnének ki. […] Ennek megfelelően valószínű, hogy az Osztrák Köztársaságnak, mint gazdasági tulajdonosnak az összes részvényvesztesége ([…] EUR összegben) a negatív vételárat jóval meghaladná.

(62) Az osztrák hatóságok kijelentései alapján az értékelőügynökségek azt a tényt hangsúlyozzák, hogy a leányvállalatok hitelképességét a saját anyavállalatának tulajdonosi támogatása előnyösen befolyásolja. Az általuk felhozott példa a Hypovereinsbank hitelképességének három fokkal való javulása, amely az UniCredit 100 %-os tulajdonát tükrözi vissza. Ezenkívül további példákat hoznak fel, amelyeknél az anyavállalat hitelképességének romlása a leányvállalat megfelelő visszaminősítéséhez vezetett (lásd az alábbi táblázatot).

1. táblázat

Példák leányvállalat hitelképességének visszaminősítésére az anyavállalat hitelképességének visszaminősítése következtében

Anyavállalat	Leányvállalat	Dátum	Hitelképesség visszaminősítése (Standard & Poor's)	
			Anyavállalat	Leányvállalat
Postbank	BHW Bausparkasse	2007. június 22.	A-ról A– –ra	A– –ról BBB+–ra
Post	Postbank	2007. június 22.	A-ról A– –ra	A-ról A– –ra
UniCredit	Bank Austria	2009. március 18.	A+-ról A–ra	A+-ról A–ra
UniCredit	Hypovereinsbank	2009. március 18.	A+-ról A–ra	A+-ról A–ra

(63) […]

(64) Mivel az ÖIAG és azok a vállalkozások, amelyekben részesedéssel rendelkezik – mint a Telekom Austria AG, az Österreichische Post AG és az OMW AG – Ausztriában ismertek, az üzemi békét és a márka imázsát érintő mindennemű negatív hatás nagy horderejű lenne. Az ÖIAG helyzetében levő magánbefektető ezért az Austrian Airlines fizetésképtelensége esetében átvállalná a munkaerő-leépítési program kiadásait még akkor is, ha arra jogilag nem lenne kötelezett.

(65) Az osztrák hatóságok álláspontja szerint egy feltételezett munkaerő-leépítési program költségei annak az összegnek felelnek meg, amelyek ilyen cím alatt felszámolás esetén merülnének fel. Ezért a munkavállalók összességében nem kerülnének rosszabb helyzetbe, mint egy munkaerő-leépítési programmal kísért rendes felszámolás esetén.

(66) Az osztrák hatóságok ezeknek az önkéntes szociális kiadásoknak az összegét az osztrák felszámolási költségalapból történő kifizetések levonása után az Austrian Airlines csoport esetén […] EUR-ra (az Austrian Airlines esetén […] EUR és a Tyrolean esetén […] EUR) becsülik (lásd az alábbi táblázatot).

([25]) A Merrill Lynch által készített elemzés az ÖIAG és az Osztrák Köztársaság értékcsökkenéseit csak részesedéseik arányában értékelte.

2. táblázat

Az ÖIAG által átvállalandó kötelezettségek a munkavállalók tekintetében az Austrian Airlines csoport fizetésképtelensége esetén

(millió EUR)

Kötelezettségek a munkavállalók tekintetében az Austrian Airlines csoport fizetésképtelensége esetén	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Austrian Airlines csoport
A törvényi rendelkezések és a kollektív szerződések szerinti végkielégítések	(…)	(…)	(…)
Nyugdíjak	(…)	(…)	(…)
Éves szabadság megváltása	(…)	(…)	(…)
Egyéb, a munkavállalók tekintetében felmerülő költségek	(…)	(…)	(…)
Munkaerő-leépítési program	(…)	(…)	(…)
Nyugdíjigények	(…)	(…)	(…)
A munkavállalók tekintetében fennálló összes kötelezettség	(…)	(…)	(…)
Az osztrák felszámolási költségalapból történő kifizetések	(…)	(…)	(…)
Az ÖIAG által átvállalandó összes kötelezettség	(…)	(…)	(…)

3.3.2. *Az Austrian Airlines ellenőrzött felszámolásának költségei*

(67) Ezzel kapcsolatban az osztrák hatóságok egy felszámolás összköltségeit […] EUR nagyságúra becslik, amelyből körülbelül […] EUR vonatkozik az egykori munkavállalók munkaerő-leépítési programjára (a munkavállalók tekintetében fennálló átlagos kötelezettségek alapján történő becslés). További költségek adódnának a megállapodások megszüntetéséből, amely […]-t tenne ki. A […]-ra vonatkozó megállapodásokat szintén időben meg kell szüntetni.

3.3.3. *Az önállóság fenntartása melletti átalakítás esetén az ÖIAG által viselendő költségek*

(68) Amennyiben az Austrian Airlines társaságnak önállóan tovább kellene működnie, az osztrák kormány becslése szerint a vállalkozás – főleg a gazdasági válság miatti erős kereslet visszaesés miatt – 2009-ben várhatóan […] EUR-nyi működési eredményt érne el.

(69) A vállalkozás közvetlen problémája a hiányzó likviditás lenne; a […] leküzdésére szolgáló […] EUR összegű minimális likviditási tartalékok mellett az Austrian Airlinesnak az átalakítási intézkedésekhez és a […] érdekében további likviditásra van szüksége. Emellett figyelembe kell azt is venni, hogy 2008 végén az Austrian Airlines fenntartott likviditása csupán […] körüli volt.

(70) A stand alone koncepció […]-n alapszik, amely alapján csak két vagy három célállomást tartanának meg. Ennek alapján […]. Ez egy egyszeri, […] EUR összegű amortizációhoz vezetne. Emellett a munkaerő-állomány […] teljes munkaidővel csökkenne. A munkaerő-leépítési program egyszeri költségeit […] EUR-ra becslik.

(71) 2009-ben kb. […] EUR lenne az árbevétel-veszteség, amely a cashflow-ra negatív hatással lenne. Az osztrák hatóság becslése szerint a stand alone koncepció a 2009–2011 közötti időszakban egy […] EUR összegű likviditási hiányhoz vezetne ([26]).

3.3.4. *Következtetés*

(72) Az osztrák hatóságok szerint az Austrian Airlines-beli részesedések negatív vételáron való értékesítése volt a legköltségkímélőbb megoldás. Mivel Ausztria a legköltségkímélőbb megoldást választotta, ezért úgy járt el, ahogy azt egy piacgazdasági alapon működő befektető tette volna.

3.4. **Az Austrian Airlines szerkezetátalakítási terve**

3.4.1. *Az Austrian Airlines egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás*

(73) Az osztrák hatóságok álláspontja szerint az Austrian Airlines a 2004. évi iránymutatások értelmében egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás, mivel a 2008 decemberében nyújtott megmentési célú támogatás nélkül fizetésképtelenné vált volna. A megmentési célú támogatás az Austrian Airlines számára túlélést biztosított az elkövetkező hat hónapban. Ugyanakkor a vállalkozás szerkezetátalakítása a hosszú távú fennmaradás és egy későbbi átszervezés biztosítása érdekében elengedhetetlen. Ha a szerkezetátalakítási tervet nem engedélyeznék, akkor az Austrian Airlines társaságot közvetlen fizetésképtelenség veszélyeztetné.

([26]) Ez a […]-ból tevődne össze.

(74) Az osztrák hatóságok továbbá azt is kifejtették, hogy az Austrian Airlines egy független vállalkozás, amelynek nehézségei magából a vállalkozásból és a légiközlekedési szektor sajátos helyzetéből keletkeztek. A támogatások kapcsán hozott kormányzati döntések, továbbá az ÖIAG és a Lufthansa között kötött megállapodások megállapították, hogy a támogatások az Austrian Airlinesnak, és nem a Lufthansának kedveznek. Ezért a támogatást az Austrian Airlines kapná. A támogatásokra vonatkozó jogi szabályozás értelmében a Lufthansa az Austrian Airlines átvétele esetén nem lett volna állami támogatás kedvezményezettje.

(75) Kifejtik továbbá, hogy az Austrian Airlines az értékesítés lezárásáig nem része a Lufthansa-konszernnek, így a 2004. évi iránymutatás 13. pontja nem alkalmazható. Ezért az a kérdés fel sem merül, hogy a Lufthansa az Austrian Airlinest saját forrásból rendbe hozhatta-e volna. A Lufthansa és az Austrian Airlines között nem feltételezhető semmilyen, a Star Alliance keretén belül fennálló együttműködésen alapuló konszernkapcsolat sem. A Star Alliance-on belül 24 légiközlekedési vállalat működik együtt, így az nem minősült konszernkapcsolatnak.

(76) Az osztrák hatóságok becslése szerint a tranzakció nem vezetne a verseny jelentős korlátozásához. Ez főként abból a tényből adódik, hogy a Lufthansa és az Austrian Airlines már jelentős mértékben együttműködnek. A Star Allinace-on belüli együttműködésen felül a Németország és Ausztria közötti forgalmat közös vállalat formájában üzemeltetik, amelynek során az útvonalak optimalizálására törekednének, és a kiadásokat és bevételeket is megosztják.

3.4.2. *Költségmegtakarítások és szinergiák a szerkezetátalakítási terv alapján*

(77) Bár a Lufthansa és az Austrian Airlines a Star Alliance keretén belül már együttműködtek és közös vállalatot működtettek, az osztrák hatóságok felfogása szerint további költségcsökkenéseket és forgalomnövekedést lehetne elérni. Ez azon a tényen alapul, hogy a tőkerészesedés esetén a légiközlekedési szektorban a vállalkozások integrációja lényegesen jelentősebb, mind gazdasági mind társadalomjogi szempontból, ami lényegesen magasabb költségmegtakarításhoz vezetne, mint a tőkerészesedés nélküli partnerségek esetén, amelyek meghatározott gazdasági szempontok koordinálására vagy közös vállalati tevékenységre korlátozódnának. A hatóságok szakértői tanulmányokra hivatkoznak, amelyek szerint a csak együttműködő partnerek 1,9 %-kal csökkenthetik költségeiket, míg közös üzemeltetési tevékenységgel a megtakarítások az összköltségek 5,6 %-át tehetik ki. Egy olyan együttműködés, amelyet tőkerészesedés támaszt alá, ezzel szemben kb. 11,4 %-os költségmegtakarítást eredményezne ([27]).

(78) A Lufthansa Austrian Airlines által történő megszerzése […]-on keresztüli költségmegtakarításokat is lehetővé tesz. Egyéb lényeges költségmegtakarítások adódnának a […]-ban rejlő megtakarítási potenciál révén.

([27]) *Forrás: Airlines Business* 1999/11, 83. o.

(79) A már meglévő együttműködésen felül elérhető költségszinergiákat a Lufthansa körülbelül évi […] EUR-ra becsüli. Emellett a bevételek szintjén való együttműködés körülbelül […] EUR-t jelentene évente, amely különösen a […]-ból adódna. A járulékos szinergiák összesen körülbelül […] EUR-t tennének ki évente.

3.4.3. *A támogatás méltányossága*

(80) Az osztrák hatóságok álláspontja szerint a minimális összeg, amely az Austrian Airlines hosszú távú életképességének visszaállításához szükséges, 500 millió EUR. Az Austrian Airlines kötelezettségeinek csökkentéséhez szükséges támogatás hiányában […].

3.4.4. *Kompenzációs intézkedések*

(81) Az osztrák hatóságok álláspontja szerint a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások értelmében nincs szükség kompenzációs intézkedésekre. Ezzel kapcsolatban az osztrák hatóságok az 1994. évi iránymutatás 38. pontja (3) bekezdésére hivatkoznak, amely alapján egy átalakítási programnak a kapacitások csökkentésével kell járnia, ha azt a pénzügyi életképesség helyreállítása és/vagy a piaci helyzet indokolja. Mivel az 1994. évi iránymutatások a légiközlekedési szektor tekintetében *lex specialis*-ként alkalmazandók, ezért megelőzik a 2004. évi iránymutatásokban foglalt előírásokat. A jelen esetben az osztrák hatóságok arra hivatkoznak, hogy sem a pénzügyi életképesség helyreállítása, sem a piaci helyzet nem követelte meg az átalakítás folyamán tervezett lépéseket meghaladó kompenzációs intézkedések megtételét.

(82) A kapacitás csökkentésére irányuló, 2006-ban bevezetett „Go4Profit” program keretében tett intézkedések mindenképpen már egy jelentős kompenzációs intézkedést jelentettek. Emellett a szerkezetátalakítási terv további intézkedéseket irányoz elő, amelyek jelentős kompenzációs intézkedéseket jelenítenek meg, ahogy azt a Bizottság az eljárás megindításakor már kifejtette. Az osztrák hatóságok azt az álláspontot képviselik, hogy az Austrian Airlines által már megvalósított, valamint a jövőben tervezett kompenzációs intézkedések egy olyan kompenzációs csomagot képeznek, amely a Bizottság által a múltban más átalakítások esetén megkövetelt szint felső tartományában helyezkedik el. Ez különösen annak ismeretében érvényes, hogy az Austrian Airlines egy közepes méretű légiközlekedési vállalat és a 2004. évi iránymutatás 40. pontja szerint a kompenzációs intézkedéseknek a vállalkozás méretével kell összhangban állnia.

3.4.5. *Saját hozzájárulás*

(83) Ezzel kapcsolatban az osztrák hatóságok arra utalnak, hogy az Austrian Airlines szerkezetátalakítási költségei (az átvételt követően visszafizetendő 200 millió EUR összegű megmentési célú támogatás nélkül) körülbelül […] EUR összeget tesznek ki, amelyeket az alábbi táblázat foglal össze.

3. táblázat

Az Austrian Airlines szerkezetátalakítási költségei az osztrák hatóságok szerint

Intézkedés	Szerkezetátalakítási költségek (millió EUR)	Saját hozzájárulás (millió EUR)	Az Osztrák Köztársaság költségei
a) Pénzügyi szerkezetátalakítás	(…)	(…)	(…)
b) Az Austrian Airlines „Go4Profit" programja	(…)	(…)	(…)
c) Szinergiák elérésének költségei	(…)	(…)	(…)
d) Tanácsadás költségei és tranzakciós költségek	(…)	(…)	(…)
Magasabb refinanszírozási költségek a pénzügyi válság miatt	(…)	(…)	(…)
Összesen	(…)	[…] (Saját hozzájárulás mértéke: 55,5 %)	(…)

(84) Az Austrian Airlines eladósodottsága (2008-ban […] EUR) jelentősen nagyobb, mint a Lufthansa eladósodottsága […]. Ennek költségeit […] EUR-ra becsülik.

(85) A szerkezetátalakítási intézkedésekhez […] EUR összegben egyéb költségek is járulnak, amelyek a szerkezetátalakítási tervben előirányzott éves szinergiahatások elérésére irányulnak. Arra hivatkoznak, hogy a […] EUR összegű „Go4Profit" program költségeit az Austrian Airlines által már korábban elvégzett szerkezetátalakítási intézkedésekre szintén be kellene számítani, mivel ez a folyamat még tart.

(86) Ehhez jönnek még tranzakciós költségek […] EUR, valamint a gazdasági válság miatti magasabb refinanszírozási költségek […] EUR összegben.

4. HARMADIK SZEMÉLYEK ÁLLÁSFOGLALÁSAI

4.1. Austrian Airlines

(87) Az Austria Airlines állásfoglalását 2009. április 13-i levelében továbbította, és az teljes egészében megfelel az osztrák hatóságok állásfoglalásának.

(88) A szociális kiadások fizetésképtelenség esetén való önkéntes kifizetése kapcsán az Austrian Airlines kijelenti, hogy a többségi tulajdonosok általi ilyen kifizetések az Austrian Airlinesről kialakított kép védelmében és a „testvérvállalatban" szociális és üzemi elégedetlenség elkerülése miatt elkerülhetetlen lehet. Az Austrian Airlines azt is kifejti, hogy a munkáltatók és munkavállalók közötti szociális partnerség speciális formája Ausztria számára meghatározó jellegű. A szociális partnerség arra kötelezi a munkáltatót, hogy munkaerő-leépítési programokat finanszírozzon és önkéntesen további szociális kiadásokat egyenlítsen ki, még olyan helyzetekben is, amelyekben a munkáltató arra jogilag nem is kötelezett. Ezenkívül az Austrian Airlines arra is hivatkozik, hogy a munkaerő-leépítési program becsült költségei […] EUR összegben 7 914 munkavállaló vonatkozásában az összehasonlítható költségek alattiak lennének: az Austria Tabak esetén a költségek 2005-ben munkavállalónként […] EUR, míg 2009-ben […] tesznek ki. Az Austrian Airlines ezért példákat hoz fel leányvállalatok és/vagy az ausztriai termelési helyek bezárása/felszámolása esetén a munkaerő-leépítési program költségeinek önkéntes átvállalására.

4. sz. táblázat

A leányvállalatok és/vagy az ausztriai termelési helyek bezárása/felszámolása esetén a munkaerő-leépítési program költségeinek önkéntes átvállalására vonatkozó példák

Vállalkozás	Év	Alkalmazottak	Átvállalt szociális kiadások	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	1995-től	150	Munkaerő-leépítési program	(…)
Semperit Reifen GmbH	1997–2002	1 000	Foglalkoztatási alapítvány és szociális terv	(…)
Philips, a lebringi üzem bezárása	1999–2000	200–300	Munkaerő-leépítési program	(…)
Elektra Bregenz	2003	234	Végkielégítések és szociális terv	(…)
Legrand Austria	2003–2004	150	Munkaerő-leépítési program	(…)
Szövetség, a Voitsberg IV erőmű bezárása	2004	220	Foglalkoztatási alapítvány és egyéb végkielégítések	(…)
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–2005	55	Munkaerő-leépítési program	(…)
Austria Tabak	2005	220	Végkielégítések és foglalkoztatási alapítvány	(…)
Austria Tabak	2009	269	Végkielégítések és foglalkoztatási alapítvány	(…)
Thonet-Wien, a friedbergi üzem bezárása	2006	25	Egyéb végkielégítések	(…)
AT & S	2007	35	Munkaerő-leépítési program	(…)

(89) Mivel a magán-holdingvállalatok a szociális kiadásokat egy meghatározott szintig vállalják át önként, ha üzletágakat vagy üzemeket zárnak be, az Austrian Airlines szerint az ÖIAG-nak fizetésképtelenség esetén olyan meghatározott szintű szociális kiadásokat kellene átvállalnia, amelyek az ellenőrzött felszámolás esetén felmerülő szociális kiadásoknak felelnének meg.

5. táblázat

Az Austrian Airlines AG becsült átlagos szociális kiadásai (Tyrolen nélkül)

(millió EUR)

	Szociális költségek	
	Minimumösszeg	Maximumösszeg
Végkielégítések	(…)	(…)
Éves szabadság megváltása	(…)	(…)
Nyugdíjrendszer	(…)	(…)
Munkaerő-leépítési program	(…)	(…)
Összesen	(…)	(…)

(90) Az Austrian Airlines hangoztatja, hogy a végkielégítésre fordított összeg ([…] EUR) a 2009. június 30-i állapot szerinti jogi és kollektív szerződésből eredő kötelezettségekre, valamint az Ausztrián kívüli munkavállalóknak fizetendő körülbelül […] EUR-t foglalja magában. Az átvállalt szociális kiadásoknak a nyugdíjrendszeren belül a […] EUR-nyi minimális és a […] EUR-nyi maximális összeg közötti nagy különbsége a […]-ből adódik. A nyugdíjazási költségek […] EUR összegű becsült alsó értéke azon a feltevésen alapszik, hogy a […]-t finanszírozni kell. A […] EUR összegű felső becsült érték arra a (nem valószínű) esetre vonatkozik, hogy a munkavállalók […]-t érvényesítenek.

(91) Bár az Austrian Airlines elismeri, hogy becsült szociális kiadások az ausztriai munkaerő-leépítési programok kompenzációjának keretein belül a […] tartományban helyezkednek el, kifejti, hogy vannak olyan tényezők, amelyek ezt az összeget indokolttá teszik. Először is az Austrian Airlines személyzete régóta áll alkalmazásban az Austrian Airlinesnál, a pilóták esetében ez átlagosan […] év, a gazdasági és technikai személyzet, valamint a légiutas-kísérők esetében […] év. Másodsorban a vállalkozás munkaerő-leépítési programja keretében valamennyi kárpótlást a pilóták és más munkatársak […] átlagkeresete befolyásolna más szektorok munkavállalóival összevetve. A másodpilóták havi jövedelme az Austrian Airlinesnál […] EUR (2009-es adat), míg a gazdasági és technikai személyzet, illetve a légiutas-kísérők havi jövedelme […] és […] EUR között mozog. Ezért az Austrian Airlines magát Ausztriában kulcsfontosságú vállalkozásnak tekinti, amelynek fizetésképtelensége magára vonná a média kiemelt figyelmét.

(92) A felszámolási forgatókönyv esetén az Austrian Airlines társaságnak […] EUR és […] EUR közötti felszámolási költséggel kellene számolnia.

6. táblázat

Az Austrian Airlines felszámolásának forgatókönyve

(millió EUR)

	Költségek	
	Alsó értékhatár	Felső értékhatár
Repülőgépek értékesítése	(…)	(…)
Repülőgép-finanszírozás visszafizetése	(…)	(…)
Szociális kiadások	(…)	(…)
Hosszú távú szerződések felbontása	(…)	(…)
Egyéb költségek és bevételek (elismertek)	(…)	(…)
Összköltségek	(…)	(…)

4.2. **Lufthansa**

(93) A Lufthansa a 2009. április 9-i állásfoglalásának elején kifejtette, hogy az Austrian Airlines megszerzésére irányuló ajánlatának 2008. októberi benyújtása óta a tranzakció gazdasági paraméterei jelentősen megváltoztak. Ezek a változások az Austrian Airlines szervezeti problémáit és az azóta drámaian megromlott gazdasági környezet változásait tükrözik. A subprime-válság az utóbbi évtizedek legrosszabb gazdasági válságává nőtte ki magát, és a reálgazdaság recessziójához vezetett.

(94) A Lufthansa az európai piacok recessziójára számít 2009-ben, vagy 2010-ben és esetlegesen azon túl is, ami értelemszerűen az Austrian Airlines üzletmenetére és tervezett átalakítására is kihatna. A Lufthansa ugyanakkor azt az álláspontot képviseli, hogy az Austrian Airlines hosszú távú nyereségessé tétele a tervezett átszervezéssel visszaállítható, és hogy a nullszaldóküszöb elérése főleg a recesszió időtartamától és intenzitásától függ. A dolgok jelenlegi állásánál nyilvánvaló, hogy az Austrian Airlines az elkövetkező […] nézne szembe.

(95) A fizetendő árral kapcsolatban a Lufthansa kifejti, hogy a privatizációs megbízásban rögzített feltételeknek semmilyen kihatása nem volt az árra, amelyet a Lufthansa az Austrian Airlinesért kész lett volna fizetni. Emellett ezek a feltételek egy magánárveréshez viszonyítva sem tartottak volna vissza egy ajánlattevőt sem a pályázaton való részvételtől.

(96) A Lufthansa ezenkívül azzal is érvel, hogy a független részvényeseknek felajánlott és az ÖIAG-nak fizetendő ár közötti árkülönbözet nem foglal magában semmilyen állami támogatást. Az ÖIAG-nak fizetendő ár egy 366 268,75 EUR összegű fix árból és egy pótteljesítési nyilatkozatból áll, amelynek értéke az Austrian Airlines vállalati sikerétől és a Lufthansa-részvények árfolyamalakulásától függ. A pótteljesítési nyilatkozatból történő legmagasabb kifizetés összege 4,48 EUR részvényenként. A független részvényeseknek fizetendő árat az osztrák részvényvásárlásról szóló törvény 26. cikke határozza meg. Ez az ár eladó részvényenként 4,49 EUR.

(97) A Lufthansa arra hivatkozott, hogy nincs gazdaságilag értelme annak, hogy a legmagasabb ajánlatot tevőt arra kötelezzék, hogy az árfolyamnak megfelelő árat ajánljon. Amennyiben az állam elhatározta volna, hogy valamennyi részesedését a tőzsdén árusítja, akkor az árfolyam drámaian lecsökkent volna. Az átruházás minimális ajánlati ára a részvény múltbéli átlag árfolyamán alapszik. Ezért az nem tükrözné szükségszerűen a részvény valódi értékét, sem a vásárlásra irányuló ajánlat megtételének, sem a privatizáció időpontjában.

(98) Ennek megfelelően az ÖIAG-nak fizetett maximális összeg részvényenként (a fix ár plusz az opciós utalványból fizetett minimális összeg) megfelel a vásárlásra irányuló ajánlat keretében a többi részvényesnek részvényenként kifizetett árnak. Amennyiben az ÖIAG Austrian Airlines-beli részesedéséért részvényenként esetleg alacsonyabb árat kap, mint más részvényesek, az nem indokolja az állami támogatást, hiszen az ÖIAG-nak fizetett ár megfelel a piaci árnak. A Lufthansa arra utal, hogy ő volt az egyetlen vállalkozás az értékesítési eljárásban, amely egy érvényes végleges ajánlatot tett. A feltételek szerint ezért a Lufthansa számít a legmagasabb ajánlatot tevőnek. Egy nyílt értékesítésre irányuló versenyeljárás eredményének a piaci árnak kell lennie.

(99) A szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban a Lufthansa azzal érvel, hogy mind az 1994. évi légi közlekedési iránymutatások, mind a 2004. évi iránymutatások párhuzamosan alkalmazandók. Az üzleti terv kiszámításánál a gazdasági helyzet romlását és a légiközlekedési piacok helyzetét – amennyire lehetett – figyelembe vették. […] Az Austrian Airlines hosszú távú életképessége ugyanakkor csak akkor állítható helyre, ha a megváltozott szerkezetátalakítási terv – valamint a költségek csökkentéséhez szükséges további intézkedések – a tervezettek szerint lenne végrehajtható, és ezáltal a szükséges költségcsökkentést meg lehetne valósítani.

(100) A Lufthansa kifejti, hogy az átszervezési támogatás összege (500 millió EUR) az abszolút minimumot jelenti, ami szükséges ahhoz, hogy az Austrian Airlines hosszú távú életképességét helyreállítsák. Az osztrák és a globális légiközlekedési piac további romlása […].

(101) A kompenzációs intézkedések tekintetében a Lufthansa kiemeli, hogy az Austrian Airlines a kapacitását az elmúlt években már jelentősen csökkentette. […].

(102) Ami a 2004. évi iránymutatások 43. és azt követő pontjai szerinti jelentős saját hozzájárulás követelményét illeti, a Lufthansa kifejti, hogy ez az 1994. évi légiközlekedési iránymutatásokból nem olvasható ki. A Lufthansa ezért kétségbe vonja, hogy ez a kritérium a légiközlekedési szektor átalakításának jogi követelménye. A Lufthansa kijelenti, hogy az Austrian Airlines és a Lufthansa minden esetben az átalakítási összköltségek jelentős részét viselték, amely a […] EUR összegű szerkezetátalakítási költségekből […] EUR-t, illetve ezen költségeknek körülbelül 68 %-át jelenti.

4.3. **Ryanair**

(103) A Ryanair négy osztrák repülőtér (Salzburg, Linz, Graz és Klagenfurt) közötti 11 útvonallal, valamint más EU-országbeli úticélokkal, közöttük németországi úticélokkal rendelkezik. A Ryanair azt állítja, hogy ezért mind az Austrian Airlinesnak, mind a Lufthansának versenytársa.

(104) A Ryanair 2009. április 9-i állásfoglalását azzal kezdte, hogy véleménye szerint egy felülvizsgálati eljárás megindítása szükséges, a Bizottság állásfoglalásra irányuló felhívása azonban nem tartalmazott elegendő adatot. Az osztrák hatóságok álláspontja szerint bizalmasnak minősülő információk közzétételének elmaradása eljárási hiba.

(105) Az üggyel kapcsolatban a Ryanair kifejtette, hogy az osztrák hatóságok nem igazolták, hogy az Austrian Airlines megvásárlása 500 millió EUR-nyi összegű juttatással együtt egy piacgazdasági alapon működő befektető szempontjából előnyben részesítendő lenne a vállalkozás felszámolásához képest. A Ryanair véleménye szerint egy piacgazdasági alapon működő befektető az osztrák kormány által választott megoldás helyett az Austrian Airlines önkéntes végelszámolását vagy bírósági felszámolását vagy a jelentős likviditási juttatásra vonatkozó feltételek nélküli egyszerű részvényügyletet választott volna. Ezt azzal a ténnyel támasztotta alá, hogy az Austrian Airlines magánrészvényesei nem lettek volna hajlandóak a (részesedésük arányában történő) tőkeemelésben való részvételre.

(106) Azon okokra vonatkozóan, amelyeket az osztrák hatóságok arra hoztak fel, hogy miért nem a felszámolás döntöttek, amennyiben ezek az okok az állami tulajdonban lévő ÖIAG hírneve és imázsa tekintetében felmerülő aggodalmakat érintik, a Ryanair kétségbe vonja, hogy az ilyen okok egy ilyen befektető fontos gazdasági döntésénél elsődleges vagy egyedüli indíttatásául szolgálhatnának.

(107) A Ryanair kétségbe vonja azt is, hogy a Lufthansa által ajánlott ár a piaci árnak felel meg. A Ryanair álláspontja szerint a Lufthansa vevőként való kiválasztásához vezető eljárás nem tekinthető versenyeljárásnak, mivel az ajánlatok benyújtására nyitva álló határidő rendkívül rövid volt (2008. augusztus 13-tól 24-ig), továbbá a Lufthansának a Star Alliance-ban és a közös vállalatokban való részesedése révén az Austrian Airlinesről meglevő előismeretek birtokában a többi lehetséges vevővel szemben előnye volt. Az eladás feltételeinek meghatározásával az osztrák hatóságok államként és gazdasági résztvevőként betöltendő szerepeiket összekeverték.

(108) Még ha ezen feltételek némelyike „puha" feltételnek is tekinthető, egy piacgazdasági alapon működő befektető mégsem egyezne bele ezekbe, mivel költségeket okoznak. A potenciális ajánlattevők ezeket a feltételeket komolyan vennék, és azok vagy visszatartanák őket az ajánlattételtől, vagy a piaci ár alá csökkentenék a megajánlott árat, hogy a feltételek teljesítésének költségeit figyelembe vegyék.

(109) A Ryanair közli, hogy Ausztriában való terjeszkedését gátolta az Austrian Airlines piacon való veszteséget termelő jelenléte és az a képessége, hogy hosszú időn keresztül a költségeket nem fedező árakat tartott fenn. Az Austrian Airlines javára nyújtott állami támogatások a Ryanair számára terjeszkedési lehetőségeket vesznek el és a strukturális alkalmazkodás terhe az Austrian Airlinesról olyan versenyképes piaci szereplőkre, mint a Ryanair helyeződik át. Amint az Austrian Airlines a Lufthansa-hálózatba integrálódna, megkezdené a forgalomnak a frankfurti és müncheni Lufthansa-csomópontokba való átirányítását, ami legalábbis az Ausztria és Németország közötti útvonalakon a piac elszigetelődésének veszélyét rejtené magában.

4.4. **Air France/KLM**

(110) Az Air France/KLM 2009. április 14-i állásfoglalásának elején sajnálatát fejezte ki amiatt, hogy a Bizottság nem készítette el az értékesítési eljárás szerkezetének részletes értékelését. Az Air France/KLM kifejti, hogy kezdetben, 2008 augusztusában az eljárásban privatizációról volt szó, és nem arról, hogy az Austrian Airlines szerkezetátalakítása szükséges.

(111) […]

(112) Az Air France/KLM azt az álláspontot képviseli, hogy a Lufthansa által javasolt átalakítás nem valódi terv, és ezért állami támogatások nyújtását nem indokolhatná. Ezenkívül a Lufthansa-konszern azon képességét is figyelembe kell venni, hogy ugyanezeket az átalakítási intézkedéseket saját eszközökkel is megvalósíthatja.

(113) Az Air France/KLM arra hivatkozik, hogy a pályázati eljárás úgy, ahogy azt lefolytatták, nem felelt meg az 1994. évi légiközlekedési iránymutatások előírásainak. A 2008. augusztus 13-án megindított privatizációs eljárást nem átlátható és diszkriminációtól mentes módon folytatták le.

(114) Az Air France/KLM részt vett a privatizációs eljárásban és […]

(115) A pályázati kiírásban az ajánlattevőt felkérték, hogy minden részvényes részére tegyenek egyenértékű ajánlatot, olyan árat megjelölve, amelyet az ajánlattevő Austrian Airlines-részvényenként minden részvényesnek készpénzben kész lenne kifizetni és a részvényeket a vonatkozó osztrák törvényi szabályozás szerinti összegért meg tudja venni.

(116) […]

Mivel a Lufthansa nem a kért, feltétel nélküli ajánlatot tette, ezért az eljárás elején rögzített feltételeket nem teljesítette és az, hogy az ÖIAG ezt az ajánlatot elfogadta, bizonyítja, hogy az eljárás szabályszerűtlen volt.

(117) […]

(118) A privatizációs megbízásban rögzített feltételek tekintetében az Air France/KLM az „osztrák részvényesi struktúra megtartása" feltétel kapcsán kifejti, hogy hasonló szerkezetek korábban bár előírásra kerültek, a szabályozási környezet azonban azóta megváltozott. Az Air France/KLM arra utal, hogy a Bizottságot a Tanács megbízta azzal, hogy valamennyi harmadik országgal tárgyalásokat folytasson az ezekkel az országokkal megkötött kétoldalú légiközlekedési megállapodásoknak a közösségi joggal összhangba hozatala érdekében. Az Air France/KLM elismerte, hogy az Austrian Airlines különleges esetét behatóbban kell vizsgálni, felhívta azonban a Bizottságot, hogy ezeket a kérdéseket rugalmasan kezelje, mivel a harmadik országokkal folytatott tárgyalások még folyamatban voltak.

(119) Az Air France/KLM számára nem volt meggyőző azon érv sem, hogy az osztrák állam piacgazdasági alapon működő befektetőként cselekedett. A szabályszerűtlen eljárás eredményét képező vételár elfogadásával az Austrian Airlinesban meglevő részesedését nem a lehető legjobb feltételekkel idegenítette el.

(120) Az osztrák kormány 500 millió EUR összegű pénzügyi segítség nyújtásáról szóló döntésének ismertetését követően az Air France/KLM közölte az ÖIAG-val, hogy […].

(121) Az Air France/KLM felveti a kérdést, hogy a Bizottságnak azt is vizsgálnia kellene, hogy az Austrian Airlines nem része-e már a Lufthansa-konszernnek, figyelmen kívül hagyva a vásárláshoz kötött feltételeket.

(122) A szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban az Air France/KLM kétségét fejezi ki, hogy ez a pénzügyi segítség egyáltalán szerkezetátalakítási támogatásnak tekinthető-e. Az Air France/KLM nem vonja kétségbe a pénzügyi nehézségeket, amelyekkel az Austrian Airlinesnak szembesülnie kellett, de ragaszkodik ahhoz, hogy az intézkedések nem elegendőek a vállalkozás átalakításához. A Lufthansa által javasolt megoldások olyan jellegűek, amelyeket egy vállalkozás megvásárlásával összefüggésben meg kell tenni, és amelyeket mesterségesen „szerkezetátalakítási terv" elnevezéssel illetnek. Az intézkedésekből semmilyen terv sem adódik ([…]) és semmilyen esetre sem indokolják állami támogatás nyújtását. Emellett nem bizonyított, hogy a Lufthansa nem lenne abban a helyzetben, hogy ugyanezeket a szerkezetátalakítási intézkedéseket saját eszközeivel valósítsa meg.

(123) Az Air France/KLM arra utal, hogy a jelenlegi gazdasági környezetben az egész légiközlekedési szektor jelentős nyomás alatt áll, és hogy a Bizottságnak ezért az Ausztria által tervezett támogatás összeegyeztethetőségét különösen nagy figyelemmel kell megítélnie annak megállapításához, hogy a támogatás a versenyt nem torzítja-e el.

4.5. **NIKI**

(124) A NIKI a 2009. március 31-i állásfoglalásának elején ismertette azon véleményét, miszerint az ÖIAG nem úgy cselekedett, mint egy piacgazdasági alapon működő befektető, mivel negatív árat fogadott el az Austrian Airlinesban meglévő részesedéséért. Ezenkívül az eladási ár nem tükrözi az Austrian Airlines piaci árát. Az eladás olyan feltételekhez volt kötve, mint például a negatív vételár és az eladó részvétele a megszerzett vállalkozás vezetésében, ami egy piacgazdasági alapon működő befektető esetében mindenképpen elfogadhatatlan lett volna.

(125) A negatív vételárral kapcsolatban a NIKI úgy érvel, hogy a Lufthansa ténylegesen 336 269 EUR összegű pozitív árat fizetett, és az ÖIAG számára 162 millió EUR értékű pótteljesítési nyilatkozatot adott, és hogy az 500 millió EUR értékű támogatás a Lufthansa által állított feltételnek megfelel, és nem képez negatív vételárat.

(126) A NIKI szerint abban az esetben, ha az ÖIAG részesedéséért (41,56 %) negatív árat fizetnének, ez az ár 1,2 milliárd EUR összértékű részvénytőkét (100 %) eredményezne. Mindazonáltal nem érthető, hogyan lehetne az Austrian Airlines üzleti jelentéseiből ilyen negatív árat levezetni. A NIKI kifejti továbbá, hogy a kisrészvényesek részvényeinek tőzsdén jegyzett árfolyama pozitív vállalati értéket tükröz (a legalacsonyabb árfolyam 2008 júliusában 2,22 EUR és a féléves átlag 4,49 EUR volt).

(127) A NIKI az alternatív forgatókönyvekkel kapcsolatban kifogásolja az ÖIAG nyilatkozatát, mely szerint ő úgy jár el, mintha az Austrian Airlines egyetlen részvényese lenne. A NIKI szerint az ellenőrzött felszámolás csak 75 %-os többséggel lenne lehetséges. Az ÖIAG-nak azonban az Austrian Airlinesban csupán 41,56 %-os tulajdona van. A NIKI továbbá úgy érvel, hogy az Austrian Airlines fizetésképtelenség esetén is folytatná a működést. A munkaerő-leépítési programok olyan önkéntes fizetések lennének, amelyeket meg kellene vitatni a munkavállalók képviselőivel is. A NIKI felszámolás esetén a munkaerő-leépítési program költségeit 5 millió EUR-ra becsüli. A szociális kiadások becsült értékére vonatkozóan a NIKI kifejti, hogy Ausztria összekeveri az állami szerepet a részvényesi szereppel.

(128) Nem lehet tudni, milyen hatással lehetne az Austrian Airlines fizetésképtelensége a Telekom Austria AG, az OMV AG és az Österreichischer Post AG részvényárfolyamaira és hitelképességére. Szerinte a nyilvánosság nem vállalatcsoportként tekint ezekre a vállalkozásokra. Ezek a vállalkozások különböző szektorokban végzik tevékenységüket, így nem befolyásolná őket hátrányosan az Austrian Airlines fizetésképtelensége.

(129) A NIKI szerint meg kell gondolni azt is, hogy nem vezetne-e pozitív eredményhez az ÖIAG szempontjából, és nem lenne-e jobb hatással a versenyre egy, az Alitalia esetéhez hasonló megoldás, amelynek eredménye egy kisebb, egészségesebb Austrian Airlines privatizálása lenne.

(130) A privatizációval kapcsolatban a NIKI azon a véleményen van, hogy az osztrák helyszín érdekeinek biztosítása érdekében alapítandó testülettel, az osztrák részvényesi struktúra megtartásával és a Lufthansa által támasztott, az Austrian Airlines 500 millió EUR-val történő alaptőkeemelésével kapcsolatos feltételek negatív hatással voltak az árra. Véleménye szerint az államnak nem kellene beavatkoznia egy vállalkozás vezetésébe.

(131) A NIKI szerint az Austrian Airlines és a Lufthansa javát szolgáló szelektív előny meghamisítja a tagállamok közötti versenyt és kereskedelmet. A Lufthansa nem olyan kedvezményezett, amely állami támogatásokat kaphatna, mivel elegendő saját eszközzel rendelkezik. Ezenkívül a NIKI úgy véli, hogy az szerkezetátalakítási terv nem felel meg a 2004. évi iránymutatásokban foglalt követelményeknek. Azt a tényt is kifogásolja, miszerint nincsenek kompenzációs intézkedések a támogatások versenytorzító hatásának a közös piacon történő kiküszöbölésére. Nem tartja elégséges kompenzációnak a távolsági útvonalak csökkentését sem.

(132) Ezenkívül a NIKI nincs meggyőződve arról, hogy az Austrian Airlines a múltban (az elmúlt tíz évben) nem kapott állami támogatást és betartotta az egyszeri támogatás alapelvét. Egy sor olyan intézkedést sorol fel, amelyek véleménye szerint állami támogatást foglalhatnak magukban: a) légiközlekedési jogok kizárólagos és ingyenes elosztása; b) Ausztriában valamennyi résidő résidő-koordinációját egy vállalkozás végzi, amelyben az Austrian Airlinesnak részesedése van; c) a Bécsi Repülőtér helyiségeinek alacsonyabb bérleti díjai; d) a kockázatok átvállalása a közigazgatási intézmények által történő ingatlanértékesítés esetén; e) az Austrian Airlines adóoptimalizálás céljából Guernseyben, a Csatorna-szigeteken létrehozott társaságainak megtűrése; f) az állami részvénytulajdonos alaptőke-emelése 146 millió EUR-val 2006. decemberében; és g) 200 millió EUR összegű megmentési célú támogatás.

(133) Kifejti továbbá, hogy az Austrian Airlines bevezette a csökkentett munkaidőt, és a normál és csökkentett munkaidő közötti különbséget az állam fizeti. Kifogásolja azt is, hogy az osztrák munkajog szerint az Austrian Airlines nem bocsáthatja el azon munkavállalóit, akik elfogadták az ilyen csökkentett munkaidőt.

4.6. **Air Berlin**

(134) Az Air Berlin 2009. április 8-i állásfoglalása teljes egészében megfelel a NIKI állásfoglalásának.

4.7. **Robin Hood Aviation**

(135) A Robin Hood Aviation 2009. április 8-i állásfoglalásában azt a véleményt hangoztatja, mely szerint a negatív ár állami támogatást jelent, és ez az állami támogatás negatív hatással lesz a versenyre; ezenkívül erősíteni fogja az Austrian Airlines és a Lufthansa uralkodó helyzetét a közös piacon, ezért az ilyen állami támogatást a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani. A Robin Hood Aviation szerint az Austrian Airlines az osztrák hatóságok által előterjesztett szerkezetátalakítási tervvel ellentétben jelenlegi növeli kapacitását. 2009-ben az Austrian Airlines állítólag kiegészítő útvonalakat vett át a Lufthansa-tól, a Graz-Stuttgart útvonalat, amit a Robin Hood Aviation is üzemeltet. A Robin Hood Aviation szerint az Austrian Airlines útvonalain nagyon alacsony és versenyképes árakat kínál, ami csak a tervbe vett támogatás alapján lehetséges.

4.8. **WKO – A légiközlekedés**

(136) WKO – A Légiközlekedés (Osztrák Gazdasági Kamara) 2009. április 8-i állásfoglalásában hangsúlyozza az Austrian Airlines jelentőségét Ausztria mint gazdasági helyszín szempontjából és annak hozzájárulását kereken 18 000 munkahely biztosításához a Bécsi Nemzetközi Repülőtéren. Hangsúlyozza a működő hálózat jelentőségét a turizmus és a hazai gazdaság szempontjából.

4.9. **Wien – konkret**

(137) A Wien – konkret Medien GmbH (a továbbiakban: Wien – konkret) a 2009. március 21-i állásfoglalásában előadja, hogy 2008. november 11-én 10 EUR-ról szóló kötelező érvényű ajánlatot tett az Austrian Airlinesnak, ami több, mint a Lufthansa ajánlata. 2009. január 30-án ezt az ajánlatot 11 EUR-ra emelte. A Wien – konkret nem vett részt a pályázati eljárásban.

(138) A Wien – konkret is úgy véli, hogy az ÖIAG nem úgy járt el, mint egy körültekintő magánbefektető. Állítja, hogy az ÖIAG három, véleménye szerint alternatív forgatókönyve – a) a részesedések eladása a tőzsdén 3,90 EUR-s árfolyamon, 142 millió EUR bevétellel; b) a Wien – konkret 10 EUR feletti ajánlata; és c) fizetésképtelenség 0 EUR – kevesebb költséggel járna. Azt is állítja, hogy a privatizációs megbízásban szereplő feltételeket (osztrák részvényesi struktúra) nem teljesítették, mivel a Lufthansa egy német vállalkozás.

(139) A Wien – konkret kifejti, hogy a negatív ár negatív hatással lesz a versenyre, és lehetővé teszi az Austrian Airlines számára, hogy rendkívül versenyképes árakat kínáljon a piacon. Ezenkívül hangsúlyozza, hogy az Austrian Airlines nem hajtott végre olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, mint a kapacitás csökkentése, személyzeti leépítések és a személyzeti költségek csökkentése. Továbbá úgy véli, hogy a légiközlekedési ágazatnak nyújtott állami támogatások negatív hatással vannak a környezetre (CO_2-kibocsátások, repülőgépek okozta zaj).

4.10. **Egyes magánszemélyek észrevételei**

(140) 32 magánszemély 2009. február 11. és 2009. április 10. közötti észrevételei messzemenően megegyeztek a Wien – konkret észrevételeivel.

5. **AUSZTRIA ÁLLÁSFOGLALÁSA A HARMADIK SZEMÉLYEK ÁLLÁSFOGLALÁSAIVAL KAPCSOLATBAN**

(141) Az osztrák hatóságok azzal a nyilatkozattal vezetik be észrevételeiket, miszerint a privatizációs eljárás nyilvános és transzparens és nem feltételekhez kötött volt. Ugyan az eljárás a privatizációs megbízatás korlátozott érvényessége miatt rövid volt, a hasonló eljárásokkal összehasonlítva nem volt szokatlanul rövid.

(142) Az eljárásban részt vevő ajánlattevők egyenlő elbánásban részesültek. Az eljárási feltételek valamennyi résztvevő esetében egyformák voltak. Véleménye szerint annak, hogy csak egyetlenegy kötelező érvényű ajánlatot adtak be, inkább az európai légiközlekedési ágazatban a gazdasági helyzet privatizációs eljárás alatt végbement drámai romlásához, az Air France/KLM és a British Airways más tranzakciókban való részesedéséhez és az ajánlattevőknek más, a Lufthansától eltérő szövetséghez való csatlakozásának magas költségeihez van köze.

5.1. **Az eljárás méltányossága**

(143) Az osztrák hatóságok meglepetésüknek adnak hangot arra vonatkozóan, hogy az Air France/KLM ne tudta volna, hogy megengedett a negatív vételárat tartalmazó ajánlat leadása. Az eljárás feltételei szerint a negatív vételárat tartalmazó ajánlat leadása mindenkor lehetséges volt. Ha az Air France/KLM tényleg nem volt biztos abban, hogy megengedett-e a negatív vételárat tartalmazó ajánlat leadása, sok lehetősége lett volna arra, hogy ezt a kérdést vagy a beruházási bankok között vagy közvetlenül az ÖIAG-től kért felvilágosítás útján tisztázzák. Ez azonban nem történt meg.

(144) Az osztrák hatóságok megerősítik, hogy az Air France/KLM-nek lehetősége volt arra, hogy, mint a másik két, a privatizációs eljárás második körében maradt ajánlattevő, negatív vételárat tartalmazó ajánlatot tegyen.

(145) Az osztrák hatóságok továbbá kifejtik, hogy az ÖIAG röviddel az ajánlatok benyújtására kiszabott határidő lejárta után […].

(146) […]

(147) […]

(148) Az osztrák hatóságok vitatják az Air France/KLM nyilatkozatát, miszerint az ÖIAG-nak először 500 millió EUR-nyi támogatást kellett volna nyújtania az Austrian Airlines részére, és csak azután lett volna szabad megengedni a vállalkozás privatizálását. Ezenkívül a privatizáció előtt nyújtott támogatást a támogatás szabályai szerint is meg kellett volna vizsgálni.

5.2. **Negatív vételár**

(149) Az osztrák hatóságok vitatják a NIKI állásfoglalásában felhozott érvet, miszerint az ár nem negatív vételár volt, hanem egy feltételt jelentett. A részvényvásárlás értékelésénél az ajánlattevő a vásárláshoz szükséges valamennyi kifizetés összege alapján hozza meg döntését. A Lufthansa nem tette nem monetáris feltételtől függővé a döntését, hanem egyszerűen negatív vételárat ajánlott.

5.3. **Negatív piaci érték**

(150) A NIKI panaszában szereplő állítást, miszerint van pozitív (gazdasági) saját tőke, ahol is hivatkozás történik az Austrian Airlines 2008. december 31-i összevont mérlegében szereplő saját tőkére, az osztrák hatóságok irrelevánsnak tartják, mivel az IFRs-számviteli szabályozás és annak értelmezésére szolgáló irányelvek alapján megállapított számok, az üzleti tevékenység folytatásának feltétele mellett, egy vállalkozás piaci értékével kerülnének összehasonlításra.

(151) Az osztrák hatóságok utalnak a NIKI egyik becslésére, mely szerint az Austrian Airlines, miután megkapta az 500 millió EUR-nyi támogatást, az éves […] EUR összegű negatív cash flow ellenére is […] évig folytathatná tevékenységét anélkül, hogy szerkezetátalakítási intézkedéseket kellene hoznia, valamint kifejtik, hogy ez ellentmond a gazdasági realitásnak, mivel az Austrian Airlinesnak mindig olyan helyzetben kell lennie, hogy teljesíteni tudja az esedékes fizetési kötelezettségeit. Ezért nem helytálló a NIKI azon állítása, mely szerint az Austrian Airlines üzleti értéke nem negatív.

5.4. **Alternatív forgatókönyvek**

(152) A NIKI úgy érvelt, hogy az Austrian Airlines csőd esetén is folytatná a működést. Az osztrák hatóságok ezt vitatják és megemlítik, hogy ez ellen jogi okok szólnak. Az osztrák légi közlekedésről szóló törvény 109. cikke szerint, a 106. cikkel összefüggésben, egy légifuvarozó működési engedélyét csőd esetén vissza kell vonni. Egy légifuvarozó működésének csődtömeggondnok általi folytatása működési engedély nélkül elképzelhetetlen.

(153) A NIKI állította, hogy az Austrian Airlines aktíváinak értéke elegendő ahhoz, hogy felszámolás esetén fedezze a kötelezettségeket úgy, hogy az ÖIAG-nak ne kelljen viselnie a felszámolási költségeket. Az osztrák hatóságok szerint ennek az állításnak az alapja az a feltételezés, hogy az Austrian Airlines aktíváinak értéke […] EUR-val meghaladja kötelezettségeinek értékét. Ez a feltételezés egyértelműen a 2008. december 31-i konszolidált mérlegben szereplő saját tőkére vonatkozik. Az osztrák hatóságok véleménye szerint ezt az értéket azonban nem lehet segítségül hívni annak érdekében, hogy következtetéseket lehessen levonni a felszámolási költségre vonatkozóan.

(154) A NIKI úgy érvelt, hogy a „kisebbségi részvényes” ÖIAG nem egyedül fogja viselni a felszámolás vagy csőd költségeit. Az osztrák hatóságok szerint ez nem helytálló. Az ÖIAG az Austrian Airlines uralkodó és legnagyobb részvényese és egyedül az ő egyéb részesedéseit érintik a gazdasági kockázatok, amelyek a munkaerő-leépítési program nélküli lebonyolításból adódnának. A kisrészvényesek és az intézményi részvényesek, akik a külvilág számára „láthatatlanok”, nincsenek kitéve az ilyen jellegű kockázatoknak. Az ÖIAG-nek ezért egyedül kell viselnie a munkaerő-leépítési program költségeit.

5.5. **A szerkezetátalakítási terv**

(155) Az osztrák hatóságok vitatják a NIKI és az Air France/KLM állításait, miszerint a Lufthansa 500 millió EUR-nyi tőkejuttatás kedvezményezettje lenne. Ez nem felel meg a tényállásnak. Tarthatatlan az a szemlélet, amely szerint a Lufthansa a tranzakció lezárása után profitál leendő leányvállalata tőkeemeléséből és így ő maga lesz a (feltételezett) szerkezetátalakítási támogatás kedvezményezettje. Az osztrák hatóságok véleménye szerint ebben a tekintetben az Air France/KLM magyarázata nem helytálló.

(156) Az osztrák hatóságok vitatják bizonyos harmadik személyek állítását, miszerint a szerkezetátalakítás nem ír elő strukturális intézkedéseket és ezért a strukturális kiigazítások a versenytársakat terhelik. Az előre látható keresleti folyamatok figyelembevétele érdekében, kapacitáscsökkentés formájában végrehajtott kiigazítások a szerkezetátalakítási terv központi elemét alkotják. Az Austrian Airlines már 2008 nyarán 105 repülőgépről 98-ra csökkentette flottáját és […] csökkentette kapacitását a távolsági repülés területén. Alaptalan az a feltételezés, miszerint az Austrian Airlines rövid és középtávon expanziós stratégiát folytatna.

(157) Az osztrák hatóságok vitatják a NIKI azon állítását is, miszerint az Austrian Airlines a múltban már különböző módokon állami támogatásokat kapott volna. Az állítólagos támogatások nem képezik tárgyát az ellenőrzési eljárásnak, mint ahogyan az az eljárás megkezdéséről szóló bizottsági határozatban szerepel. Ezért az erre vonatkozó kijelentések megengedhetetlenek és irrelevánsak. Az osztrák hatóságok ebben a vonatkozásban minden esetben kifejezetten visszautasítják azokat az állításokat, miszerint az Austrian Airlines a múltban már különböző módokon állami támogatásokat kapott volna. Az említett intézkedések nem teljesítették a támogatásról szóló, a Szerződés 87. cikke (1) bekezdésében értelmében vett fogalommeghatározást. Ezek közül az intézkedések közül egyeseket Ausztriának az EGT-hez és az EU-hoz történő csatlakozása előtt hajtottak végre. Más intézkedések pedig nem állami intézkedések, mivel a bécsi repülőtér például túlnyomórészt magántulajdonban van.

(158) A 2006-os tőkeemeléssel kapcsolatban az osztrák hatóságok utalnak arra, hogy a magánbefektetők ugyanolyan feltételekkel vettek részt ebben, mint az ÖIAG. A tőkeemelést túljegyezték és a magánbefektetők közötti rangsorolás még nagyobb lehetett volna. Az ÖIAG-részesedés felhígulásának elkerülése érdekében az ÖIAG tőkeemelésben való részesedése pontosan megfelelt az Austrian Airlinesban meglévő részesedésének. Ez nem jelent támogatást. Arra az állításra vonatkozóan, hogy az Austrian Airlines bevezette a rövidített munkaidőt, és hogy a normál és rövidített munkaidő közötti különbséget az állam fizeti, ez az intézkedés általánosan alkalmazandó. Ugyanígy általánosan kellene alkalmazni minden védelmet, amelyet az osztrák munkajog a rövidített munkaidőben dolgozó munkaerőknek nyújt.

(159) Az osztrák hatóságok tiltakoznak a NIKI azon állításai ellen, amelyek szerint az Austrian Airlines részére megadott közlekedési jogok állami támogatást jelentenek. A közlekedési jogok eredetileg bilaterális légiközlekedésről szóló egyezményekből származnak. A szerződést kötő államok megadták a légifuvarozóknak a jogot ahhoz, hogy bilaterális légiközlekedési egyezmények keretein belül megfelelő közlekedési jogokat gyakorolhassanak. Ezért ez nem jelent költségeket a szerződést kötő államra nézve. Ezenkívül nincsen piaca a közlekedési jogok hasznosításának. A közlekedési jogok nem adhatók és nem árverezhetők el.

5.6. **A harmadik személyek állásfoglalásában felsorolt egyéb ügyekre adott válaszok**

(160) Az a tény, miszerint az Austrian Airlines részvényese az SCA Schedule Coordination Austria GmbH-nak (a továbbiakban: SCA GmbH), harmadik személyek állásfoglalásaiban szintén problémakánt szerepel. Az osztrák hatóságok kifejtik, hogy a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/93/EGK rendelet módosításáról szóló, 2004. április 21-i 793/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében az SCA GmbH a menetrend-egyeztető vagy repülőtér-koordinátor ([28]) a bécsi repülőtéren. Az SCA GmbH tevékenységeit a 793/2004/EK rendelet olyan mértékben határozza meg, hogy egy egyedüli részvénytulajdonos egyáltalán nem tudná befolyásolni a résidőkiosztást.

(161) A Robin Hood Aviation előadta, hogy a megmentési támogatást arra használták fel, hogy finanszírozzák a verseny kiszorítását a Graz–Stuttgart útvonalon. Az osztrák hatóságok ezt vitatják.

(162) Az osztrák hatóságok vitatják a Ryanair azon állítását is, miszerint az Austrian Airlines a diszkont légitársaságokkal való versenyben a repülőutakat a jövőben nem a költségeket fedező áron fogja kínálni. Ezeket az állításokat nem támasztja alá semmi. Egyebekben ezeket a kételyeket az osztrák hatóságok véleménye szerint a Bizottság lényegében a fúziós vizsgálati eljárás során vizsgálja.

(163) A 2009. május 22-i levéllel az osztrák hatóságok egy sor pontra vonatkozóan további információkat küldtek a Bizottságnak.

([28]) HL L 138., 2004.4.30., 50. o.

(164) Azt a tényt illetően, miszerint az ÖIAG-t az Austrian Airlines uralkodó részvényesének kell tekinteni, az osztrák hatóságok utalnak arra, hogy az ÖIAG az Austrian Airlines 41,56 %-át közvetlenül birtokolja és szindikátust alkotott más intézményi részvényessel, amely az Austrian Airlines részvényeinek további 7,05 %-át birtokolja. A szindikátusi megállapodás az Austrian Airlines közgyűlésein egységes szavazást ír elő. Az Austrian Airlines részvényeinek 3,45 %-át (amelyek szavazásra nem jogosítanak) az Austrian Airlines birtokolja, a fennmaradó 47,94 %-ot független részvényesek.

(165) Az ÖIAG és a szindikátus tagjai az Austrian Airlines részvényeinek 48,61 %-át birtokolták és a szavazati jogok 50,34 %-ával rendelkeztek, mivel az Austrian Airlines részvényei szavazásra nem jogosítanak.

(166) A hatóságok kifejtik továbbá, hogy a független részvényesek nem kötelesek egy negatív vételáras adásvételben részt venni, mivel az osztrák csődjog szerint a részvényeseknek nem kell részt vállalniuk a csőd költségeiből. Az ő veszteségük a tőke-hozzájárulásukra vagy az általuk a részvényekért fizetett vételárra korlátozódik. Ezért az Austrian Airlines csődje vagy felszámolása esetén a független részvényeseknek nem kellene viselniük a költségeket, és nem lennének kötelesek figyelembe venni az alternatív forgatókönyveket.

(167) Ezenkívül a független részvényeseknek nem kellene elfogadniuk a negatív vételárat. Ellenkező esetben az osztrák felvásárlási törvény az olyan tranzakciók esetében, amelyek a vállalkozás feletti ellenőrzés megváltozását érintenék, előírja, hogy a felvásárlási árnak meg kell felelnie az utolsó hat hónap kereskedelmi volumen szerint súlyozott árfolyamának, amelynek nem feltétlenül kell összefüggésben lennie részesedéseik gazdasági értékével. A részvényárfolyam alapjait, mint az Austrian Airlines példájában, a felvásárlásra vonatkozó piaci várakozások képezhetik, így ez ritkán tükrözi a vállalkozás alapvető értékét.

(168) A független részvényeseknek nem kell részt vállalniuk a felszámolási és csődköltségekből, és nem kell hozzájárulniuk a negatív vételárhoz. Ez a „potyautas-jelenség” annak a védelemnek az eredménye, amelyet a független részvényesek az osztrák társasági és csődjog, valamint az európai jog szerinti felvásárlásra vonatkozó jogi keretek alapján élveznek.

(169) Az osztrák hatóságok kifejtik, hogy az ÖIAG részére fizetett negatív vételár az Austrian Airlines negatív sajáttőke értékének és különösen az ajánlattevők arra vonatkozó jogi kötelezettségének közvetlen következménye, miszerint a tulajdon 100 %-ának megszerzése érdekében fel kell vásárolniuk a független részvényesek részvényeit, méghozzá olyan áron, amely nem tükrözi a légifuvarozó gazdasági értékét.

(170) Az osztrák hatóságok véleménye szerint az ÖIAG olyan magatartást tanúsított, mint egy racionális piacgazdasági alapon működő befektető, mivel az Austrian Airlines teljes privatizálása érdekében átvállalta a teljes negatív vételárat, amely az Austrian Airlines negatív sajáttőkeértékének 100 %-ára és a független részvényesek részére jogilag előírt pozitív ajánlati árra vonatkozik.

(171) Az osztrák hatóságok továbbá kifejtik, hogy a független részvényesek a privatizáció során nem kaptak állami támogatást, mivel a felvásárlási ajánlat először is nem tartalmaz közfinanszírozási eszközöket, hanem azt a nyertes ajánlattevő, a Lufthansa fizeti. Másodszor pedig a független részvényeseknek fizetendő árat nem az állam határozza meg, hanem azt az osztrák felvásárlási törvény szerint a vállalkozás feletti ellenőrzés megváltozása esetén a felvásárlási ár kiszámítására vonatkozó kötelező előírások alapján határozzák meg.

(172) Az osztrák hatóságok kifejtették, hogy az osztrák jog szerint egyik részvényes sem köteles csőd esetén a szociális költségeket viselni. Utalnak arra, hogy az osztrák csődkárpótlási alap, amelyet a csődkárpótlási törvény alapján hoztak létre, a következő költségeket fedezi:

— törvényileg előírt végkielégítések 6 030 EUR/hó összegig,

— fizetések 8 040 EUR/hó összegig,

— nyugdíjjogosultságok, legfeljebb 24 hónapnyi kifizetés a megszerzett jogosultság összegének alapján és havi 6 000 EUR-ra korlátozva,

— szabadságot kiegészítő teljesítések, és

— elbocsátás miatti kártérítések.

(173) Az alap nem fedezi az olyan végkielégítéseket és havi fizetéseket, amelyek ezeket a küszöbértékeket meghaladják. Ezenkívül az alap nem fedezi a kollektív tarifaszerződésekből vagy munkaerő-leépítési programokból származó igényeket.

(174) […] Erre vonatkozóan megemlítik az Ernst & Young szociális költségeinek egy további, 2009. március 12-i becslését. Ez az újabb becslés tartalmazza 1. az Austrian Airlines vállalatcsoport; és 2. az Austrian Airlines AG és a Tyrolean Airways szociális költségeit […]

(175) Az osztrák hatóságok további információkat terjesztettek elő arra vonatkozóan, hogy egy, az ÖIAG-hez hasonló helyzetben lévő holdingtársaság tekintetbe venne-e egy pénzügyi leminősítés és az összehasonlítható veszteségek által kiváltott árfolyamveszteségeket.

6. A TÁMOGATÁS MEGLÉTE

6.1. Jogi alapok a támogatás elnyeréséhez

(176) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint: „a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(177) Az állami támogatás fogalma felöleli valamennyi állami eszközből finanszírozott, közvetlenül vagy közvetetten nyújtott előnyt, amelyet maga az állam, vagy az állam megbízásából egy köztes szerv nyújt.

(178) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok kumulatívak. Annak megállapítása érdekében, hogy a közölt intézkedések állami támogatást jelentenek-e a Szerződés 87. cikk (1) bekezdése értelmében, azt kell megvizsgálni, hogy teljesítették-e valamennyi, az alábbiakban felsorolt feltételt: a pénzügyi támogatást

— az állam nyújtja, vagy állami eszközökből nyújtják,

— ez meghatározott vállalkozásokat vagy termelési ágazatokat részesít kedvezményben,

— meghamisítja a versenyt, vagy annak meghamisításával fenyeget, és

— akadályozza a tagállamok közötti kereskedelmet.

(179) A Bizottság elvégezte az eljárás megindításánál beérkezett állásfoglalások, valamint Ausztria észrevételeinek pontos és alapos elemzését. A Bizottság egy szakértőt (Moore Stephens) is megbízott azzal, hogy végezze el az eladási tranzakció alapjául szolgáló pénzügyi adatok és feltételezések vizsgálatát.

(180) Moore Stephens elvégezte a vizsgálatot Bécsben 2009. március 23. és április 16. között. E vizsgálat elvégzése során a szakértőt az osztrák hatóságok segítették és hozzáférhetett valamennyi szükséges okirathoz és belépheteett az adattároló helyiségbe is.

(181) Jelen esetben az osztrák hatóságok előadták, hogy a közölt intézkedések nem jelentenek állami támogatást, először is, mert az ár, amely egy nyilvános, transzparens és diszkriminációmentes eladási folyamat eredményeként jött létre, a piaci ár. Alternatívaként előadták, hogy a közölt intézkedések nem jelentenek állami támogatást, mert az ÖIAG olyan magatartást tanúsított, mint azt egy piacgazdasági alapon működő befektető tette volna hasonló helyzetben, amennyiben az alternatív forgatókönyvek, amelyek az ÖIAG részére kínálkoztak, mind magasabb költségekkel jártak és az ÖIAG a legkedvezőbb költségűt választotta.

(182) Annak érdekében, hogy megbizonyosodhasson arról, hogy az eladás nem tartalmaz állami támogatást, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az Austrian Airlines eladása piaci áron történt-e. A Bizottság bizonyos elveket dolgozott ki az állami tulajdonban lévő vállalkozások privatizálásához, amelyek az évek során az egyedi esetek vizsgálata alapján a határozathozatali gyakorlatból adódtak ([29]). A körülményeknek megfelelően az állami támogatásokat vagy a vevőnek, vagy a privatizálandó vállalkozásnak lehet nyújtani.

6.1.1. *Az Austrian Airlines vételárának értékelése*

(183) Jelen esetben a Bizottság megállapítja, hogy Ausztria privatizációs megbízást adott az ÖIAG-nak, amelynek alapján az ÖIAG-nak egy transzparens és diszkriminációmentes adásvételi eljárást kellett ugyan végrehajtania, a megbízásban azonban egy sor feltétel is szerepelt. Ezért első látszatra az a feltételezés, miszerint a tranzakció állami támogatást tartalmaz, nem zárható ki.

(184) Erre vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy amennyiben az állam, mint eladó a vevővel szemben bizonyos feltételeket támaszt, azzal potenciálisan csökkenti az eladási árat, és ilyen módon lemond a kiegészítő eszközökről. Ezenkívül a feltételek már kezdettől fogva visszatarthatják a potenciálisan érdeklődő befektetőket az ajánlattételtől, ami megzavarja az adásvételi eljárás versenykörnyezetét, és a végül benyújtott legmagasabb ajánlat maga nem feltétlenül tükrözi a tényleges piaci értéket.

([29]) Lásd: *1993. évi XXIII. jelentés a versenypolitikáról* (ISBN 92-826-8372-9), 402. és 403. pont.

(185) Amennyiben az állam ilyen feltételeket szab és elfogadja, hogy nem a legjobb árat kapja a tulajdonában lévő részvényekért vagy vagyoni értékekért, úgy nem piacgazdasági alapon működő szereplő cselekszik, aki megpróbálná a legmagasabb árat elérni. Ehelyett az állam a vállalkozás piaci ár alatt történő eladása mellett dönt. A Bizottság véleménye szerint egy piacgazdasági alapon működő szereplőnek nem lenne érdeke az ilyen feltételek kiszabása, hanem a vállalkozást annak adná el, aki a legmagasabb árat ajánlja. Ez az ajánlattevő azután szabadon dönthetne a megszerzett vállalkozás vagy a megszerzett vagyoni értékek jövőjéről.

(186) Egy ilyen esetben meg kell vizsgálni, hogy egy vállalkozásnak származott-e gazdasági előnye a tranzakcióból, ezzel kapcsolatban az 1994-es légiközlekedésről szóló iránymutatások 43. pont harmadik albekezdése előírja, hogy a vállalkozást „egy független szakértővel fel kell becsültetni, aki megállapítja a vállalat rendes körülmények közötti üzleti értékét (going-concern value)".

(187) A Bíróság a Stardust Marine-ítéletben megállapítja, hogy „annak a kérdésnek a vizsgálatánál, hogy az állam körültekintő, piacgazdaságnak megfelelően eljáró befektetői magatartást tanúsított-e, vissza kell menni időben addig a pontig, amikor a pénzügyi támogatási intézkedéseket meghozták annak megítélése érdekében, hogy az állam magatartása gazdasági szempontból ésszerű-e és hogy tartózkodni kell-e bármely ítéletalkotástól a később kialakult helyzet alapján" ([30]). Jelen esetben a döntő időpont az a nap (2008. december 5.), amelyen szerződéses megállapodás született az ÖIAG Austrian Airlines-beli 41,56 %-os részesedésének Lufthansa részére történő eladásáról.

Az Austrian Airlines folyamatos működés melletti értéke (going concern value)

(188) Mint azt már kifejtettük, Ausztria 2008. december 5-én előterjesztette az Austrian Airlines sajáttőke-értékének önállóság fenntartásán alapuló értékelését, amelyet a Deloitte készített a vállalkozói tevékenység folytatásának vélelme és a cash flow leszámítolás (discounted cash flow, a továbbiakban: DCF) módszerének alkalmazása mellett. Ennek az értékelésnek és az üzleti terv adatainak alapján, független szakértőjének segítségével a Bizottságnak módjában állt megvizsgálni, hogy a Lufthansa által fizetett ár megfelel-e a piaci árnak.

(189) A Deloitte a DCF-értékelést az osztrák professzionális értékelési szabványokkal összhangban végezte el és felhasználta hozzá az Austrian Airlines menedzsmentjének üzleti tervét, amelyet a megváltozott gazdasági helyzet és a menedzsment által ígért költségmegtakarítások figyelembevételéhez igazítottak. A 2008. december 5-én rendelkezésre álló üzleti terv az önállóság fenntartásán („stand alone basis") alapult és nem vett figyelembe egyetlen olyan potenciális szinergiát sem, amelyet egy stratégiai partnerrel el lehetne érni. Az üzleti terv tartalmazza az optimalizálást szolgáló intézkedéseket (mint […]), összesen […] EUR értékben. Ezenkívül abból indulunk ki, hogy […].

(190) Annak kiderítése érdekében, hogy ezek az intézkedések milyen hatással vannak az Austrian Airlines cash flowjára, a Deloitte a tőkeértékhez (nettó jelenérték, a továbbiakban: NPV) a következő három szakaszt alkalmazta értékelésében:

— I. szakasz (2008/12–2012/12), alapja a menedzsment Deloitte által kiigazított üzleti terve,

— II. szakasz (2010–2021) amely a […]-ra terjedt ki, ennek figyelembevétele érdekében, valamint évi […] %-os növekedési rátát feltételezve, és

— III. szakasz (2022-től) végső értékként, feltételezve, hogy a vállalkozás folyamatosan és hosszú távon elérte az évi […] % növekedési rátát.

(191) A Bizottság megállapítja, hogy az alap forgatókönyv alapjául szolgáló vélelmek ebben a specifikus esetben megalapozottak, különösen vonatkozik ez a […]. Ezenkívül az Austrian Airlines repülőgépparkjának átlagéletkora körülbelül […] év, ami a versenytársakkal összehasonlítva […]. Az, hogy az Austrian Airlines repülőgépparkjának jellege és kora nem egységes, részben annak két versenytárs általi átvételéből adódik (Lauda és Tyrolean), továbbá a repülőgéppark a hasonló nagyságú versenytársakkal összehasonlítva nagy eltéréseket mutat. A Bizottság megállapítja, hogy e két tényező alapján […] az alap forgatókönyvben figyelembe kellene venni, még akkor is, ha a vállalkozás pénzügyi nehézségekkel küzd és tekintettel a szóban forgó üzletág jövedelmezőségének helyreállítása érdekében történő megtakarítások jelentőségére.

(192) Az alábbi táblázat áttekintést ad a sajáttőke-értéke kiszámításának eredményeiről. A számítás alapjául az Ausztria által előterjesztett üzleti forgatókönyv szolgál, ahol többek között az I. és II. szakaszban egy […] %-os, valamint a III. fázisban […] % súlyozott átlagos tőkeköltségtételt ([31]) (weighted average cost of capital, a továbbiakban: WACC) feltételeznek.

([30]) A Bíróság 2002. május 16-i C-482/99 *Franciaország* kontra *Bizottság* („Stardust Marine") ügyben hozott ítélete, EBHT 2002, I-4397., 71. bekezdés.

([31]) A végső érték kiszámítására szolgáló diszkonttényező (terminal value, a továbbiakban: „TV") kiszámításához az alkalmazott WACC-tétel és a becsült stabil hosszú távú növekedési ráta közötti különbségeként kerül kiszámításra (jelen esetben […]).

7. sz. táblázat

Az Austrian Airlines üzleti értékének kiszámítása – alapforgatókönyv

(millió EUR (*))

	I. szakasz					II. szakasz	III. szakasz
	2008. dec. Tény	2009 Költségvetés	2010 Költségvetés	2011 Költségvetés	2012 Költségvetés	2013–21 Költségvetés (***)	2022-től Záróérték
Bevételek	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
EBITDA	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Amortizáció	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
EBIT	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Korrigált adók	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nettó üzemi nyereség akorrigált adók levonása után	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
+ Amortizáció	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
+/– Tőkeráfordítás változása	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
+/– Működő tőke változása	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Szabad cashflow (FCF)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
WACC	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	[…] (**)
I + II + III. szakasz NPV	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
NPV összesen	(…)						
NPV veszteség elhatárolása	(…)						
Nem üzemi vagyonelemek	(…)						
Az összes tőke piaci értéke	(…)						
Nettó adósság	(…)						
Saját tőke értéke	(…)						

Forrás: Deloitte értékelő jelentés, 2009. március 19.
(*) Kerekítési különbség
(**) Leszámítolási tényező (lásd a 31. lábjegyzetet)
(***) Aggregált számok (lásd a 32. lábjegyzetet).

(193) A szabad cash flow kumulatív nettó jelenértéke az I., II. ([32]) és III. szakaszban, a termelt veszteség értéke és a nem üzemi célokat szolgáló aktívák piaci értéke az Austrian Airlines felhalmozott tőkéjének („entity value") piaci értékéhez vezetnek, ami […] EUR. A kötelezettségek piaci értéke 2008. december 5-én […] EUR, amit a felhalmozott tőke piaci értékéből kell levonni, úgy, hogy […] EUR negatív sajáttőke-érték keletkezzen.

([32])

II. fázis	2013 költségvetése	2014 költségvetése	2015 költségvetése	2016 költségvetése	2017 költségvetése	2018 költségvetése	2019 költségvetése	2020 költségvetése	2021 költségvetése	Összeg
FCF	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
WACC	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	
Nettó jelenérték	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(194) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a WACC-tételnél, amelyet a szabad cash flow nettó jelenértékének kiszámításával kapcsolatos leszámítolási kamatlábként alkalmaznak, […] bázispontos eladósodási kockázati felárat feltételeznek az Austrian Airlines adósságaihoz. Ez abból a kockázati díjból adódik, amelyet a bankok által 2009 elejére nyújtott megmentési kölcsönhöz alkalmaztak. A Bizottság megjegyzi, hogy 2009 decemberében egy Credit Default Swaphoz ([33]) a Lufthansától egy […] bázispontos kockázati felárra volt szükség. A […] bázispontos kockázati díj ezért igen alacsonynak tűnik, és nem teljesen tükrözi az Austrian Airlines kockázati helyzetét.

(195) A Bizottság szekértője ezért a Deloitte […] %-os és […] %-os WACC-tétellel történő számítását elfogadta. A Bizottság azt fűzi hozzá, hogy az annak a kockázati felárnak a tükrözése érdekében alkalmazott WACC-tétel, amelyet az Austrian Airlines részvényesei és hitelezői követelhetnének, jelentősen növeli az Austrian Airlines negatív sajáttőke-értékét (lásd az alábbi táblázatot).

8. táblázat

A WACC-tétel érzékenységének elemzése az Austrian Airlines saját tőke értékére

(millió EUR)

WACC	Saját tőke értéke	Saját tőke értékkülönbözete
[…] % az I. és II. fázisban és […] % a III. fázisban	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)

(196) A Bizottság szakértője értékelte az események pesszimista és optimista kombinációján felüli kombinációt és az események Austrian Airlines sajáttőke-értékére gyakorolt hatását. A szakértő az Austrian Airlines üzleti terve alapján és a Deloitte evaluálási modellje alapján készítette az értékelést és a „best case" és „worst case" forgatókönyveket annak az eladósodási kockázati felárnak az alkalmazásával értékelte ki, amit véleménye szerint a piac alkalmazna. Ennek az érzékenységelemzésnek az eredményeit a következő táblázat foglalja össze.

9. táblázat

Az érzékenység elemzése az Austrian Airlines sajáttőke-értékére

(millió EUR)

	Összes tőke piaci értéke (1)	Nettó adósság (2)	Saját tőke értéke (1)–(2)	A saját tőke értékkülönbözete	Saját tőke értékkülönbözete %-ban
'Best case' ('optimista') forgatókönyv	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Alapforgatókönyv (Deloitte)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
'Worst case' forgatókönyv	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(197) A „best case" forgatókönyvnél (optimista forgatókönyv) a Bizottság szakértője feltételezi, hogy a szerkezetátalakítási terv eredményesebb, mint azt a menedzsment feltételezi és a személyzeti költségeket a bevételek konstans […] %-os arányában lehet tartani a 2009 és 2012 közötti időszakban. A WACC-tétel […] %. Ezek a feltételezések […] millió EUR sajáttőke-értékhez vezetnek, ami […] millió EUR-val vagy […] %-kal pozitívabb, mint a Deloitte által kiszámított alapforgatókönyv.

([33]) A Credit Default Swap egy olyan hitelszármazék, amelynél a Swaps vevőjének egy sor fizetést kell teljesítenie az eladó részére és ezért a vevő kiegyenlítő kifizetést kap, amennyiben kölcsönre vagy hitelre lesz szüksége (nem kerül kiszolgálásra).

(198) A „worst case" forgatókönyv esetében a Bizottság szakértője alacsonyabb forgalomnövekedésből indul ki, ami összhangban áll az Austrian Airlines-célpiacok GDP-becsléseivel (azaz […] % növekedés 2011-ben […] % helyett és […] % 2012-ben […] % helyett), és abból, hogy a menedzsmentnek a költségcsökkentő intézkedések bevezetése helyett csak arra lesz módja, hogy a tárgyi és személyi költségeket a 2011 és 2012 közötti időszakban konstans százalékarányban tartsa. Ezek […] millió EUR sajáttőke-értékhez vezet, ami […] millió EUR-val vagy […] %-kal negatívabb, mint az alapforgatókönyvben.

(199) Ezek alapján a Bizottság azt a következtetést vonhatja le, hogy az Austrian Airlines sajáttőke-értéke az üzleti tevékenység folytatásának („going concern érték") feltételezésével az eladás időpontjában […] millió EUR és […] millió EUR érték között, ezzel átlagosan […] millió EUR volt.

A sajáttőke-értéknek az a része, amiért a vevőnek fizetnie kell

(200) A Bizottság megállapítja, hogy ez a sajáttőke-érték megfelel az Austrian Airlinesban meglévő részesedés 100 %-nak. Az ÖIG ennek csak 41,56 %-át birtokolja. Az osztrák felvásárlási törvény 22. cikkének (2) bekezdése szerint egy közvetlen irányítást biztosító részesedés azonban egy társaságban fennálló közvetlen irányítást biztosító részesedés, ami a tulajdonosnak a folyamatosan szavazásra jogosító részvényekre eső szavazati jog több mint 30 %-át közvetíti. Jelen esetben ezért az ÖIAG irányítást gyakorló részvényesnek tekinthető. Nincsen más részvényes, akit szintén irányítást gyakorló rézvényesnek vagy legalábbis blokkoló kisebbséggel (25 % + 1 részvény) rendelkező kisebbségi részvényesnek lehetne tekinteni.

(201) A Bizottság megállapítja, hogy rendszerint akkor szabnak ki az irányítási lehetőség előnytől függő értéknövekedést tükröző irányítási felárat, ha az eredeti értékindikáció ezt a képességet nem tükrözi. Ezt jelen esetben az a tény erősíti meg, hogy a Lufthansa azzal, hogy irányítást biztosító részesedést szerzett az Austrian Airlinesban, átvállalja a vállalkozás átszervezésének teljes felelősségét és az irányítás gyakorlásának előnye nem előnyt, hanem inkább terhet jelent a vevőnek. A Bizottság egyetért az osztrák hatóságokkal is abban, hogy az 58,44 % negatív irányítási felárat jelent, amelyet az ÖIAG-nak, mint irányítást gyakorló részvényesnek kell átvállalnia, amennyiben részvényeit eladja. Ez megmagyarázza azt, hogy a Lufthansa miért fizet negatívabb árat, mint a going concern ár 41,56 %-a.

(202) Emellett az ÖIAG részvényeivel kapcsolatban feltételezni kell a „blokkosított árfolyamcsökkentést" is. Ez az árfolyamcsökkentés akkor alkalmazható a részvényárfolyamra gyakorolt negatív hatás tükrözése érdekében, ha a részvények egy nagy blokkját kínálják egyidejűleg eladásra, a piacot ellepik a vételi megbízások, és a nem kielégítő kereslet nem egyenlíti ki a kínálatot. Jelen esetben az ÖIAG részesedése az Austrian Airlinesban 36 626 875 részvény az összesen 88 134 724 részvényből. Azt a tényt is számításba kell venni, hogy az Austrian Airlines részvénytőkéjének csak 47,94 %-ával kereskednek a tőzsdén. Ezért logikus, hogy az ÖIAG alacsonyabb árat is elfogadna azért, hogy részvényeit *en bloc* tudja eladni.

(203) Ennek alapján a Bizottság arra következtethet, hogy az ÖIAG 41,56 %-os részesedésének ára megfelel a sajáttőke érték 100 %-ának.

(204) Ezenkívül a Bizottság az ismertetett érvek és a fenti végkövetkeztetések ellenére megállapítja, hogy a 41,56 % értéke az irányítási felár és a blokkosított árfolyamcsökkentés figyelembevétele nélkül […] EUR és […] EUR között, így […] EUR középértéken van.

Az ÖIAG Austrian Airlines részvényeiért a Lufthansa által fizetett ár

(205) Mint azt már ismertettük, a Lufthansa által fizetett ár három részből áll: a) 366 268,75 EUR (0,01 EUR részvényenként); b) egy pótteljesítési nyilatkozat; és c) egy 500 millió EUR értékű ÖIAG-hozzájárulás.

(206) A Bizottság szakértője megvizsgálta a pótteljesítési nyilatkozatból származó lehetséges kifizetést. Megállapította, hogy a pótteljesítési nyilatkozat a számviteli dokumentumok aláírása után a 2011-ben végződő üzleti évvel lesz esedékes. A pótteljesítési nyilatkozat feltételei szerint a legmagasabb kiegészítő fizetés nem lépheti túl azt a részvényenkénti összeget, amelyet a kisebbségi részvényeseknek fizetnek az osztrák felvásárlási törvény alapján, amennyiben a Lufthansa nem emeli a kisebbségi részvényeseiknek szóló ajánlatát. Így a legmagasabb összeg, amit az ÖIAG kaphat, 164,1 millió EUR.

(207) A pótteljesítési nyilatkozat két alkotóeleme: […] ([34])

(208) […]

(209) A Bizottság szakértője megvizsgálta az ÖIAG tanácsadója, a Merrill Lynch által elkészített jelentést, amelyben az opciós utalványból származó lehetséges kifizetés került elemzésre. Moore Stephens arra a következtetésre jutott, hogy a Merrill Lynch által megadott, az opciós utalványból származó kifizetés becslésére vonatkozó tétel ésszerű vélelmen alapul és elismerte, hogy a tőkepiac értékelésének elfogadott technikáit alkalmazták.

(210) A Bizottság szakértője ezeket figyelmen kívül hagyva elvégzett egy érzékenységelemzést a kifizetésnek a különböző […] függvényében történő kiderítésére. Az eredmények az alábbi táblázatban láthatók.

([34]) Lásd a 23. lábjegyzetet.

10. táblázat

A […] érzékenységanalízise

Érzékenység […]	Kumulatív […]	Kumulatív korrigált konszolidált […]	Kifizetés
0,0 %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)

(211) A […]-ra vonatkozóan, amelyet a […] alapján kell kiszámítani, a Bizottság megállapítja, hogy az európai légi utasszállító és légifuvarozói piaci helyzet romlása miatt fennáll a veszélye annak, hogy […].

(212) A fentiekben előadottak alapján a […] tűnik. Erre tekintettel a Bizottság levonhatja a következtetést, miszerint a Lufthansa által fizetett ár […] millió EUR és […] millió EUR között van, a pótteljesítési nyilatkozatból származó kifizetéstől függően (lásd a 11. táblázatot).

11. táblázat

A Lufthansa által fizetett ár áttekintése

(millió EUR)

A Lufthansa által az ÖIAG-részvényekért fizetett ár	Legmagasabb ár	Legalacsonyabb ár
(1) az ÖIAG-részvények ára	(…)	(…)
(2) opciós utalvány ([…])	(…)	(…)
(3) ÖIAG-hozzájárulás	(…)	(…)
Összeg (1) + (2) + (3)	(…)	(…)

A kisebbségi részvényeseknek fizetett ár

(213) Arra a tényre vonatkozóan, hogy a Lufthansa a kisrészvényeseknél lévő részvényekért más árat fog fizetni, mint az ÖIAG-részvényekét, a Bizottság megállapítja, hogy az osztrák tőzsdén jegyzett vállalkozások nyilvános felvásárlása a felvásárlási törvény hatálya alá tartozik, amelyet a felvásárlási bizottság alkalmaz. A felvásárlási bizottság biztosítja a kisebbségi részvényesek támogatását és azt, hogy a felvásárlási eljárásra a céltársaság és az értékpapírpiacok érdekében kerüljön sor.

(214) A felvásárlási törvény arra kötelezi a céltársaság részvényeinek több mint 30 %-át megszerzőt, hogy a küszöb átlépése után húsz napon belül a céltársaság valamennyi részesedési papírjára vonatkozó kötelező ajánlatot közöljön (felvásárlási törvény, 22. cikk).

(215) A részvényvásárlási törvény 26. cikke szerint a kötelező vagy önkéntes ajánlat ára az irányítás megszerzéséhez a legmagasabb, az ajánlattevő által az ajánlat közlését megelőző tizenkét hónapban a céltársaság ezen részesedési papírjáért pénzben nyújtott vagy megállapított ellenszolgáltatásnál nem lehet alacsonyabb; ezenkívül ennek az árnak meg kell felelnie a mindenkori részesedési papír átlagos, mindenkori kereskedelmi volumen szerint súlyozott, az ajánlat közlésének napját megelőző hathavi tőzsdeárfolyamának. Ezért a Lufthansa, mint az ÖIAG-irányítást biztosító részesedésének megszerzője köteles ajánlatot tenni valamennyi részvényesnek, átlagosan súlyozott árfolyamon. A Bizottság megjegyzi, hogy az ajánlattevőnek nincsen mozgástere ennek az árnak a nagyságával kapcsolatban.

(216) Ezenkívül az ÖIAG-részvényekkel kapcsolatos nyilvános pályázati felhívás alapján felhívta magára a média figyelmét, ezért a részvényárfolyamot befolyásolta a piaci tevékenység és a spekuláció. Az árkülönbséget a kisebbségi részvényekre érvényes irányításmegtagadás is magyarázhatja. Az irányítási felárral ellentétben a kisebbségi részvények értéke nem tükrözi azt az értéket, amely az irányítást biztosító részesedéssel áll kapcsolatban.

(217) Miközben az ÖIAG-nak fizetett teljes ár negatív és, mint azt már korábban elmagyaráztuk, egy tárgyalásos eljárásból vezethető le, a kisrészvényeseknél lévő részvényekért fizetett árat törvény határozza meg, ez valamennyi fél előtt ténylegesen előre ismeretes, és jelen esetben 220 millió EUR-t tenne ki.

(218) Ennek megfelelően a Bizottság azt a következtetést vonhatja le, hogy a kisebbségi részvények ára egyedül a Lufthansa által betartandó jogi kötelezettségeken alapul és hogy ezért jelen esetben az ÖIAG-nak fizetett árra tekintettel nem lehet következtetni a kisebbségi részvényeseknek fizetett árra.

Következtetés

(219) A fentiekből adódik, hogy a Lufthansa által az ÖIAG részesedésért fizetett ár az […] EUR és […] EUR közötti ártartományba esik. Ezt az Austrian Airlines „going concern értékével" kell szembeállítani, mely […] EUR - […] EUR közötti ártartományban van, azaz átlagosan […] EUR. A kifizetett ár ezért nem alacsonyabb, mint a „going concern érték". A Bizottság megjegyzi, hogy még akkor is, ha a kifizetett ár csak a cégérték 41,56 %-nak felel meg, ez az ár nagyon közel esik a szakértők által meghatározott ártartományhoz. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a Lufthansa által az ÖIAG részére az Austrian Airlines-beli részesedésért kifizetett ár a piaci ártartományon belül van. A feltételek ezáltal nem gyakoroltak hatást a vételárra.

(220) Ezt a következtetést a fent nevezett feltételek minőségi értékelése igazolja. A fent leírtaknak megfelelően az osztrák hatóságok kifejtették, hogy szerintük az ÖIAG számára a privatizációs megbízásban szabott feltételek nem olyan jellegűek voltak, hogy negatív, vagy egyáltalán bármilyen hatással lettek volna arra az árra, amelynek megfizetésére a vevők hajlandóak lennének.

(221) A „biztos munkahelyek lehető legnagyobb mértékű megőrzése" célkitűzést illetően a Bizottságnak az a felfogása, hogy ez a követelmény csupán egy lehetőség szerint megvalósítandó célt („best effort" cél) jelent. A Bizottság megállapítja, hogy ezt a feltételt úgy fogalmazták meg, hogy nem szabtak ki vele a potenciális vevőre terhelő vagy kötelező érvényű kötelezettséget. Ezt megállapítva a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy ez a feltétel – mivel nem jelentett terhet és a pályázati kiírás megfogalmazása alapján minden ajánlattevő számára világos volt – nem eredményezte a vételár csökkenését és nem volt alkalmas arra, hogy visszatartson potenciális befektetőket az ajánlattételtől, és ezáltal járt az állam részére források elvesztésével. Ezt a következtetést az a tény is alátámasztja, hogy valamennyi, a pályázók által benyújtott ajánlat megfogalmazása behatárolt és gondos volt, ami rugalmasságot nyújtott számukra annak megállapításához, hogy kereskedelmi és nyereségorientált ambícióik teljesíthetők voltak ([35]).

([35]) Ezzel kapcsolatban lásd a Bizottság 2008/767/EK határozatát.

(222) Ehhez hasonlóan a „testület létrehozása az osztrák helyszín érdekeinek biztosításra" célkitűzéssel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy egy ilyen testület tanácsadó jellegű és nincs döntéshozatali jogosultsága. Ezenkívül az […] ajánlattevők egyikét sem ijesztette el egy ilyen feltétel, mivel […]. Ezért a Bizottság arra a következtetésre juthat, hogy ez a feltétel, mivel terhet nem jelent, nem eredményezte a vételár csökkenését, és nem volt alkalmas arra, hogy potenciális befektetőket visszatartson az ajánlattételtől. Ezért ez a feltétel nem jelent állami támogatást.

(223) A „döntéshozó cégközpont Ausztriában tartása" célkitűzéssel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy valamennyi […] ajánlattevő kinyilvánította azon szándékát, hogy a döntéshozó cégközpontot Ausztriában tartja. Mivel ez a feltétel a „osztrák részvényesi kör" követelményének logikáján alapszik és csupán ezen követelmény finomítását jelenti, a Bizottság ezzel a két követelménnyel együtt foglalkozik.

(224) Az osztrák részvényesi szerkezet kérdésében a Bizottság megállapítja, hogy ezen feltétel valamennyi ajánlattevőre érvényes volt, és valamennyi […] ajánlattevő tudatában volt bizonyos régiókban az Austrian Airlines társaság különleges piacának, és ebben érdekeltek voltak, és érdekükben állt bizonyos kétoldalú közlekedési jogosultságok fenntartása. […] Ebben az összefüggésben a Bizottság megállapítja, hogy az ajánlattevők az Austrian Airlines társaságot mint továbbfolytatott vállalkozást és nem mint vagyontárgyat szándékoztak megszerezni. A légiközlekedési ágazat szabályozáspolitikai és egyéb sajátosságai miatt egy légi útvonal értékét nagymértékben az immateriális javak, mint például a résidők és a légiközlekedési jogok, határozzák meg. Mint ilyen, e jogok megtartása mind az eladó mind a vevő által pozitív elemnek tekinthető, annak érdekében, hogy a cégértéket potenciálisan megőrizzék.

(225) Ennek fényében a Bizottság arra a következtetésre juthat, hogy ez a feltétel és a „döntéshozó központ Ausztriában tartása" feltétel terhek helyett lényegében kereskedelmi feltételek voltak, amelyek tényszerűen harmadik államokkal létrejött kétoldalú közlekedési jogokat fenntartására és ezáltal inkább a vállalkozás bevételeinek és a potenciális vevők számára az Austrian Airlines értékének a biztosítására szolgáltak, semmint hogy például output- vagy a befektetési szinteket írtak volna elő. A Bizottság véleménye az is, hogy bár az ilyen feltételek problémákat okozhatnak a közösségi joggal való összeegyeztethetőséget illetően, ezek jelentősége azonban valamennyi potenciális ajánlattevő számára világos és fontos volt, mivel a közlekedési jogok fenntartása elengedhetetlen. A nemzetközi légiközlekedési piac fejlődésének jelenlegi állásának és harmadik államokkal létrejött kétoldalú egyezmények kontextusában a Bizottság azt a felfogást képviseli, hogy az ilyen feltételek ebben az ágazatban nem szokatlanok.

(226) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy ezeket a feltételeket egyetlen potenciális vevő sem kérdőjelezte meg, hanem valamennyi ajánlattevő hasonló, még ha eltérő módon is megkísérelte ezek teljesítését, […]. Ezen az alapon a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy sem a döntéshozó cégközpont Ausztriában tartásának követelménye, sem a részvények egy részének osztrák részvényesek tulajdonában tartásának követelménye nem olyan jellegűek, hogy a vételárat csökkenthetnék és potenciális befektetőket az ajánlat benyújtásától visszatartanák, így emiatt nem vesztek el állami források.

(227) Miközben ilyen feltételek egy pályázati eljárásban általában véve olyanoknak lennének tekinthetőek, amelyek állami források potenciális elvesztéshez vezethetnek, a fenti minősítő értékelés ebben a speciális esetben megerősíti, hogy a feltételek a légiközlekedési ipar nagyon különleges természetét figyelembe véve nem voltak hatással a kifizetett árra, éppen ellenkezőleg, hozzájárultak az Austrian Airlines teljes értékének megőrzéséhez.

(228) Ennek fényében a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az Austrian Airlines-beli részesedésért az ÖIAG részére fizetett ár nem tartalmaz a Lufthansa részére támogatást.

(229) Mivel a Bizottság megállapította, hogy az értékesítés piaci áron történt, a privatizációs eljárás korrektségét és átláthatóságát e támogatási vizsgálat keretében nem kell tovább vizsgálnia.

6.1.2. *Piacgazdasági alapon működő befektető ellenőrzésének alkalmazása*

(230) Az a következtetés, hogy a Lufthansa által az ÖIAG részére az Austrian Airlines-beli részesedésért fizetett ár megfelel a piaci árnak, nem zárja ki annak lehetőségét, hogy magának az Austrian Airlines társaságnak nyújtottak támogatást. Az a tény, hogy egy ilyen vállalkozásért piaci árat fizettek, esetleg biztosíthatja azt, hogy a vevő részére nem nyújtanak új támogatást, de a vevőt nem szabad a negatív áron értékesített vállalkozással összetéveszteni. A Bíróság folyamatos ítélkezési gyakorlata szerint a támogatási elemet piaci áron értékeli és a vételi árba beszámítja, ha egy olyan vállalkozást, amely jogellenes támogatásban részesült, piaci áron vásárolnak meg, vagyis azon a legmagasabb áron, amelyet egy magánbefektető normál versenyfeltételek mellett ezért a társaságért abban a helyzetben, amelyben – különösen az állami támogatás nyújtását követően – található, kész volt fizetni. ([36])

([36]) A Bíróság 1991. március 21-i C-305/89 *Olaszország* kontra *Bizottság* („Alfa Romeo") ügyben hozott ítélete, EBHT 1991, I-6103. o., 40. bekezdés; a Bíróság 2004. szeptember 20-i C-390/98 *Banks* ügyben hozott ítélete, EBHT 2001, I-6117. o., 77. bekezdés; és a Bíróság 2004. április 29-i C-277/00 *Németország* kontra *Bizottság* („SMI") ügyben hozott ítélete, EBHT 2004, I-3925. o., 80. bekezdés.

(231) Ha egy vállalkozást az állam negatív áron értékesít, a piaci áron való értékesítés nem elegendő kritérium annak megállapításához, hogy az állam piacgazdasági alapon működő befektetőként cselekedett és nem nyújtott állami támogatást. Egy ilyen piacgazdasági alapon működő befektető a negatív piaci árat is azokkal a költségekkel vetné össze, amelyek számára alternatív opciók esetén felmerülnének, mint a szóban forgó esetben a vállalkozás fizetésképtelensége („fizetésképtelenségi forgatókönyv"). Az osztrák hatóságok úgy érveltek, hogy az Austrian Airlines-beli részesedés negatív áron történő értékesítése a Lufthansa társaságnak a rendelkezésre álló különböző opciók közül a legkedvezőbb költségekkel járt. Ezek a további opciók a strukturált felszámolás, a stand alone forgatókönyv és a fizetésképtelenségi forgatókönyv voltak.

(232) Erre vonatkozóan a Bizottság megjegyzi, hogy az alternatív forgatókönyveket ebben a határozatban nem kell részletesen értékelni, mert ezek mindegyike magasabb költségeket eredményezett volna, mint a fizetésképtelenség.

Fizetésképtelenségi forgatókönyv

(233) Fizetésképtelenség esetén a fedezettel biztosított és a fedezet nélküli hitelezőkkel szembeni hátralékos kötelezettségeket azoknak a vagyontárgyaknak az eladási árból kellene kielégíteni, amelyekre nem vonatkozik a tulajdonjog fenntartása. Az osztrák jog szerint nincs elsőbbségi hitelező, azonban a csődgondnok költségeit elsődlegesen, valamennyi fedezettel nem rendelkező hitelező előtt kell kiegyenlíteni. A munkatársak igényei sem élveznek elsőbbséget, így őket ugyanolyan arányban elégítik ki, mint az összes többi hitelezőt. A részvényesek fizetésképtelenség esetén valószínűleg nem számíthatnak kifizetésre. Ellentételezésként a részvényeseknek tulajdonrészük elvesztésén felül nem kell helytállniuk.

Valamennyi rendezetlen kötelezettség átvétele az ÖIAG által annak érdekében, hogy megakadályozza az egyéb részesedéseire gyakorolt negatív hatásokat

(234) Ezzel kapcsolatban az osztrák hatóságok úgy érvelnek, hogy az Austrian Airlines fizetésképtelensége az ÖIAG más részesedései (mint OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria stb.) hitelképességének visszaminősítését okozná, ugyanúgy, mint az osztrák állam egyéb részesedései hitelképességének visszaminősítését is ([…]) Ezenkívül előadják, hogy egy ilyen visszaminősítés e vállalkozások részvényárfolyamát is negatívan befolyásolná, és ez az ÖIAG, valamint az Osztrák Köztársaság részesedéseinek erőteljes értékvesztését okozhatná.

(235) A hitelképesség visszaminősítése véleményük szerint az anyavállalat általi támogatás megszűnésének eredménye lenne. Továbbá azt nézetet képviselik, az anyavállalat általi támogatás a hitelképesség egyik fő tényezője. Olyan magánvállalkozások példáit hozták fel, mint a Bank Austria és Hypovereinsbank hitelképessége, melyek az anyavállalat, az Unicredit által nyújtott támogatásból profitáltak.

(236) A Bizottság elsőként azt állapítja meg, hogy egy vállalkozás hitelképességi besorolása, függetlenül attól, hogy az teljes egészében magántulajdonban, vagy köztulajdonban van, nemcsak az anyavállalat általi támogatástól, hanem más tényezőktől is függ. A hitelképesség szempontjából meghatározó tényezők a vállalkozás termelési jellemzői, az újrabefektetési kockázat, az üzemi és tőkehatékonyság, valamint olyan alacsonyabb rendű hitelképességi tényezők, mint az ügyfelektől való függés, a diverzifikáció, a pénzügyi helyzet, és általában véve a likviditási profil.

(237) Ezenkívül az 1. táblázatban összefoglalt példák egy anyavállalat hitelképességének olyan visszaminősítésére vonatkoznak, amelyek a leányvállalatok hitelképességének visszaminősítéséhez vezettek. A hitelképesség értékelésének metodikája következtében a leányvállalat hitelképessége nem lehet jobb, mint az anyavállalaté. Jelen esetben az ÖIAG nem rendelkezik hitelképességi besorolással.

(238) Ezen túlmenően a 2000. április 26-i ÖIAG törvény határozottan megtiltja az ÖIAG részesedéseinek konszolidálását, és ezenkívül kötelezettségeit állami kezességvállalás fedezi. Az ÖIAG szerepe jellege alapján sokkal inkább egy vagyonkezelő alapnak tűnik, mint egy diverzifikált konszern holdingjának. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy részesedéseinek jelentős számát (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) külön önállóan jegyzik a Bécsi Tőzsdén, és nem egy közös konszernszerkezetben egyesülnek, és e vállalkozások többségi részesedése nem az ÖIAG, hanem más részvényesek tulajdonában van. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy olyan vállalatok, mint az OMV AG, az Österreichische Post vagy a Telekom Austria alapvető cégadatainak elemzők által végzett vizsgálatakor más olyan vállalatok helyzetének alakulását, amelyekben az ÖIAG résztulajdonnal rendelkezik, nem veszik figyelembe ([37]).

(239) Tekintettel erre, a Bizottság nem ért egyet azzal az érveléssel, hogy az Austrian Airlines fizetésképtelensége hatást gyakorolna az egyéb részesedések hitelképességi besorolására, és az ÖIAG-részesedés értékvesztését okozná. A Bizottság hasonlóképpen nem tudja elfogadni, hogy az Austrian Airlines fizetésképtelensége negatív hatást gyakorolna az Osztrák Köztársaság tulajdonában lévő egyéb vállalatok hitelképességi besorolására és értékére.

A szociális kiadások átvállalása az ÖIAG által

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) Az osztrák hatóságok és az Austrian Airlines olyan esetekről tájékoztatták a Bizottságot, amelyekben magántulajdonban lévő vállalkozások ausztriai vállalati részlegek vagy üzemek bezárásakor önként átvállalták a munkaerőleépítési program költségeit.

(244) Ezen információk alapján Ausztriában általános gyakorlatnak tűnik, hogy egy anyavállalat vagy konszern egy leányvállalat bezárásakor, vagy a termelőkapacitásnak a termelés külföldre való áthelyezése céljából történő leépítésekor a szociális költségeket átvállalja. Az osztrák hatóságok azzal érveltek, hogy ugyanez lenne érvényes, ha az anyavállalat vagy konszern hagyná a leányvállalat fizetésképtelenné válását.

(245) Erre vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy a példaként felhozott esetekben az anyavállalat a felszámolt leányvállalat márkaneve alatt továbbra is kínál termékeket Ausztriában, akkor is, ha a termelést vagy annak részeit külföldre telepítette. Ennek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy gazdasági szempontból az, hogy egy leányvállalat strukturált felszámolása esetén az anyavállalat a leányvállalatnak a munkatársakkal szembeni kötelezettségeit az alkalmazandó munkajog szerint átvállalja, csak akkor ésszerű, ha az anyavállalat az érintett piacon továbbra is jelen marad. A szóban forgó esetben az ÖIAG egy feltételezett fizetésképtelenségi forgatókönyv esetén azonban teljesen kivonulna az osztrák légiközlekedés területéről. Ezért nem tűnik meggyőzőnek, hogy egy magánbefektető (mint egy tisztán pénzügyi holding) az ÖIAG társaságéhoz hasonló helyzetben az „Austrian Airlines" márkanévvel (egy márkanév, amelyhez már nem kapcsolódnak érdekei) hírnevével összefüggő okokból a szociális költségeket átvállalná.

(246) A Bizottság azt is megállapítja, hogy az Austrian Airlines szociális kiadásainak mértéke (lásd a 2. táblázatot), amelyet az ÖIAG egy feltételezett fizetésképtelenség esetén átvállalna, ugyanezen okokból kifolyólag nem hasonlítható össze a szociális kiadások önkéntes átvállalásának példáival. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy az Austrian Airlines szociális költségei a más vállalatok által önkéntesen átvállalt szociális költségekkel összevetve (lásd a 4. táblázatot) mind az átlagos egyedi kifizetések, mind a teljes összeg tekintetében nagyon magasak.

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

(247) Az osztrák hatóságok azzal érvelnek, hogy nyilvánvalóan létezik egy sor olyan tényező, amely egy ilyen munkaerő-leépítési program költségeit befolyásolná. A legfontosabb tényezők a munkatársak vállalatnál eltöltött munkaviszonyának hossza és bérszintje. A szóban forgó esetben a Bizottság megállapítja, hogy egy vállalkozás fizetésképtelensége és egy termelőegység bezárása esetén a munkaerő-leépítési program költségei mások lehetnek, mint egy termelőkapacitás leépítés esetén, amikor a vállalkozás továbbra is aktív marad a piacon.

(248) Ezzel kapcsolatban a Bizottság azt a felfogást képviseli, hogy az osztrák hatóságok nem bizonyították be, hogy a fizetésképtelenség annyira negatív hatással lenne az ÖIAG-Holding márkanév imázsára, hogy az ÖIAG kötelezve érezné magát, hogy ilyen nagyságrendű szociális kiadásokat önkéntesen átvállaljon.

(249) Azt az érvelést illetően, hogy az ÖIAG ténylegesen az Austrian Airlines anyavállalataként működne, a Bizottság megjegyzi, hogy az osztrák jog szerint, nevezetesen az ÖIAG megalapítását és tevékenységét szabályozó törvény (ÖIAG-törvény 11. cikkének (2) bekezdése) szerint tilos egy vállalatcsoport létrehozása az ÖIAG és azon vállalkozások között, amelyekben az ÖIAG-nek részesedése van. Ezen túlmenően az ÖIAG számviteli célokból mérlegében nem konszolidálja azoknak a vállalkozásoknak az eredményeit, amelyekben részesedéssel rendelkezik, ahogyan az egy magán-holdingtársaságtól elvárható lenne. Ezt továbbá az a tény is megerősíti, hogy i. európai versenyjogi szempontból az ÖIAG és azok a vállalkozások, amelyekben részesedéssel rendelkezik, nem tűnnek gazdasági egységnek; és ii. a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet („az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete") ([38]) szerint a Bizottság az ÖIAG-t a bevételi küszöbök számításakor nem tekinti vállalatcsoportnak.

(250) Függetlenül attól a szociális és politikai nyomástól, amit az Austrian Airlines társaság fizetésképtelenségét megengedő döntés eredményezne, a Bizottságnak továbbra is az a véleménye, amit az eljárás megindításakor már kifejezésre juttatott, hogy az ÖIAG döntése, mely szerint az Austrian Airlines egy esetleges fizetésképtelenné válása esetén a a munkaerő-leépítési program költségeit önkéntesen átvállalja, feltehetően abból a tényből ered, hogy az ÖIAG egy állami holdingtársaság, és egy holdingtársaságot üzemeltető magánbefektető ezeket a költségeket hasonló körülmények között nem vállalná át.

(251) Eszerint meg kell állapítani, hogy az Austrian Airlines fizetésképtelensége esetén az ÖIAG költségei nullával lennének egyenlők.

6.1.3. *Következtetés*

(252) Bár a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az értékesítési eljárással az Austrian Airlines társaságért a lehető legmagasabb piaci árat érték el, azonban arra a meglátásra is jutott, hogy a légiközlekedési vállalkozás fizetésképtelensége az állam számára kedvezőbb költségű opció lett volna. A Bizottságnak ezért az a véleménye, hogy azt az összeget, amellyel a negatív összeg az állam és az ÖIAG fizetésképtelenségi költségeit meghaladja, az Austrian Airlines társaságnak nyújtott állami támogatásnak kell tekinteni. Mivel a részesedés tulajdonosa számára a fizetésképtelenségi költségek nullával egyenlők, az állami támogatás összege a negatív ár teljes összege, mely […] EUR és […] EUR közötti ártartományba esik – […] EUR maximális összegű támogatással.

(253) A negatív ár állami forrásokat tartalmaz, mivel azt közvetlenül egy olyan szervezeti egység (ÖIAG) biztosítja, mely teljes egészében az állam tulajdonában van és annak ellenőrzése alatt működik. A negatív ár abból a privatizációs megbízásból ered, amellyel az osztrák kormány feljogosította az ÖIAG társaságot, hogy az Austrian Airlines társaságban lévő valamennyi részesedését elidegenítse, és ezért az államnak róható fel. Egy olyan vállalkozásra vonatkozik (Austrian Airlines), mely különösen a légiközlekedés liberalizációja óta a közösség más légitársaságaival versenyben áll. Ez az ár korlátozza a közösségen belüli kereskedelmet, mivel egy olyan vállalkozást érint, amely a tagállamok közötti forgalomban aktív, és így meghamisítja a versenyt.

(254) A negatív vételár ezért az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak tekintendő.

7. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A KÖZÖS PIACCAL

(255) Miután a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a negatív vételár állami támogatásnak minősül, a Bizottságnak ellenőriznie kell a támogatás összeegyeztethetőségét a közös piaccal.

(256) Következésképpen ellenőrizni kell a támogatás összeegyeztethetőségét a közös piaccal az EK-Szerződés 87. cikke (2) és (3) bekezdéseinek fényében, amelyek a 87. cikk (1) bekezdésben meghatározott, a közös piaccal való összeegyeztethetetlenség általános szabályai alóli kivételeket sorolják fel.

(257) Jelen esetben csupán a 87. cikk (3) bekezdése c) pontjában megnevezett kivételek vehetők figyelembe. A 87. cikk (3) bekezdés c) pontja szerint a támogatások akkor tekinthetők megengedhetőnek, ha azok bizonyos gazdasági ágazatok vagy gazdasági területek fejlődésének elősegítését szolgálják, ameddig a kereskedelmi feltételeket nem változtatják meg a közösségi érdekkel ellentétes módon.

(258) Ilyen tekintetben a közös piaccal való összeegyeztethetőségről szóló döntés érvényes keretszabályait a 2004. évi iránymutatások, valamint az 1994. évi légiközlekedési iránymutatások képezik.

([38]) HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

7.1. **A közös piaccal való összeegyeztethetőség és a belső piac szabályainak esetleges megsértése**

(259) Az eljárás megindításakor a Bizottság megállapította, hogy Ausztria az ÖIAG társaságnak privatizációs megbízást adott, amelyben egy sor feltételt szabott. Az eljárás során a Bizottság megállapította, hogy ezen feltételek jelen eset különleges körülményei között nem voltak olyan jellegűek, hogy azok negatív hatást, vagy bármilyen hatást gyakoroltak volna arra az árra, melyet vevők hajlandóak voltak fizetni.

(260) Első látszatra azonban azok az értékesítési feltételek, amelyek szerint egy testületet kell létrehozni az osztrák helyszín érdekeinek védelmére, és a részvények egy meghatározott részét osztrák részvényesek tulajdonában kell tartani, valamint az Austrian Airlines döntéshozó központja Ausztriában tartásának követelménye kétségesek lehetnek az EK-szerződésnek a letelepedés szabadságáról, a szolgáltatások szabad áramlásáról és a szabad tőkemozgásról szóló 43., 49. és 56. cikkének vonatkozásában.

(261) Így felmerül a kérdés, hogy a belső piac szabályainak esetleges megsértését mennyiben kell a Bizottságnak figyelembe vennie az állami támogatásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségének megítélésekor. ([39])

(262) A szóban forgó esetben a Bizottság megállapította, hogy a privatizációs megbízás által szabott feltételek a meghamisítást a negatív ár miatt semmilyen módon nem növelték, mivel a feltételek nem gyakoroltak anyagi hatást a kifizetett árra. A szóban forgó esetben a részvényesekre és a döntéshozó cégközpontra vonatkozó feltételekhez kétoldalú légiközlekedési egyezmények kapcsolódnak és ilyen formában ezek alkalmazása nem vezet a potenciális vevők közötti diszkriminációhoz, hiszen mindenkinek ugyanaz az érdeke fűződött volna a folytatáshoz annak érdekében, hogy így lehetséges tevékenységét védje. Így a privatizációs megbízásban szabott feltételek nem jelentenek további korlátozásokat a kétoldalú légiközlekedési egyezményekben már lefektetett feltételekhez képest. Ezért nem áll fenn olyan ok, amiért a támogatás összeegyeztethetőségének megítélésekor a belső piac szabályainak esetleges megsértését figyelembe kellene venni.

(263) Ezért a Bizottságnak azt kell megítélnie, hogy a szerkezetátalakítási terv összhangban van-e az érvényben lévő iránymutatások rendelkezéseivel. Az alapelvnek megfelelően (2004. évi iránymutatások 31. pontja) „általános elvként tehát csak olyan körülmények között engedhető meg szerkezetátalakítási támogatás nyújtása, ha az bizonyíthatóan nem ellentétes a közösségi érdekkel. Ez csak a szigorú követelmények betartásával, illetve akkor lehetséges, ha a verseny torzulását biztosan ellensúlyozzák a vállalkozás életben maradásából fakadó előnyök (…), és – szükség esetén – megfelelő kompenzációs intézkedéseket hoznak a versenytársak javára".

(264) Ezután az iránymutatásokban különböző feltételek szerepelnek, amelyek mellett szerkezetátalakítási támogatások nyújthatók.

7.1.1. *A vállalkozás támogathatósága*

(265) Az iránymutatások 13. pontja szerint „ egy nagyobb vállalatcsoporthoz tartozó vagy azáltal átvett vállalat (…) csak akkor jogosult szerkezetátalakítási támogatásra, kivéve, ha a vállalat igazoltan saját működése, és nem a csoporton belüli önkényes költségfelosztás eredményeként jutott bajba, és a nehézségek túl súlyosak ahhoz, hogy csoportszinten megoldhatóak legyenek".

(266) Az eljárás megindításakor a Bizottság megállapította, hogy bizonyos panaszosok amellett érveltek, hogy az Austrian Airlines társaságnak a Lufthansa általi átvételével összefüggésben az Austrian Airlines nem lenne támogatható.

(267) Ezzel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a bejelentett intézkedés ugyan előirányozza, hogy a Lufthansa átveszi az Austrian Airlines társaságot, de azok a nehézségek, amelyekkel az Austrian Airlines társaságnak szembenéz, nem állnak kapcsolatban a tervezett átvétellel. Az osztrák hatóságok ezenkívül előadták, hogy az Austrian Airlines társaság eladósodottságának csökkentése („pénzügyi szerkezetátalakítás") azt az árat jelenti, amelyet a Lufthansa egy átlátható és nyílt ajánlattételi eljárás alapján kész az átvétel érdekében elfogadni, és az értékesítés ezen intézkedés nélkül nem jönne létre.

(268) A Bizottság megállapítja, hogy az osztrák államnak a források biztosítására vonatkozó döntése és az ÖIAG és a Lufthansa között aláírt megállapodások tartalmazzák, hogy a forrásjuttatásban az Austrian Airlines, és nem a Lufthansa részesül, és a biztosított forrásokat az Austrian Airlines tőkeemelés formájában fogadja be. A források nyújtásának fő hatása a szerkezetátalakításon átesett Austrian Airlines túlélése. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy az Austrian Airlines az eladás létrejöttéig nem képezi a Lufthansa konszern részét, így annak a kérdésnek, miszerint a Lufthansa az Austrian Airlines társaságot saját forrásból képes lett volna-e átszervezni, nincs jelentősége. A Lufthansa és az Austrian Airlines között nincs olyan konszernkapcsolat, amely egy már létező együttműködésen alapszik. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy az Austrian Airlines nem képezi a Lufthansa konszern részét.

([39]) Az ítélkezési gyakorlat szerint ez a helyzet áll fenn, „ha egy támogatás körülményei, melyek esetlegesen egyéb különleges szerződéses feltételt megsértenek, mint amiket a 92. és 93. cikk tartalmaz, olyan mértékben elválaszthatatlanul kapcsolódhatnak a támogatás céljához, hogy azok önmagukban nem megítélhetők" (lásd a Bíróság 1977. március 22-i 74/76 *Ianelli* kontra *Meroni* ügyben hozott ítéletét, EBHT 1977, 557. o. és a Bíróság 1993. június 15-i C-225/91 *Matra* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítéletét, EBHT 1993, I-3203. o., 41. bekezdés).

(269) A Bizottság ezért levonhatja azt a következtetést, hogy a támogatás címzettje az Austrian Airlines.

(270) A Bizottságnak ezt követően azt kell tisztáznia, hogy az Austrian Airlines szerkezetátalakítása a 2004. évi iránymutatások szerint szóba jöhet-e. A Bizottság már a megmentési célú támogatás engedélyezéséről szóló határozatában ([40]) és a vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában erre a következtetésre jutott. A vizsgálati eljárás során a Bizottság nem talált olyan elemet, amely indokolta volna e megítélés módosítását.

(271) Erre vonatkozóan a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az Austrian Airlines a 2004. évi iránymutatások értelmében egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás.

7.1.2. *A hosszú távú életképesség helyreállítása*

(272) A második feltétel (a 2004. évi iránymutatások 35. pontjában leírtak szerint) úgy hangzik, hogy a „szerkezetátalakítási tervnek – amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie – a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján, ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét".

(273) Továbbá a 2004. évi iránymutatások (37. pont) kimondják, hogy a szerkezetátalakítási „tervnek olyan fordulatot kell eredményeznie (…), hogy a szerkezetátalakítást követően fedezni tudja valamennyi költségét, beleértve az amortizációt és a pénzügyi terheket is. A várható tőkemegtérülésnek elégségesnek kell lennie ahhoz, hogy az átalakított vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon".

(274) Az eljárás megindításakor a Bizottság kérdéseket tett fel a benyújtott szerkezetátalakítási terv alapjául szolgáló feltételezésekkel kapcsolatban. A Bizottság azokkal a költségmegtakarításokkal és szinergiákkal kapcsolatban is tett fel kérdéseket, amelyekre a terv hivatkozik, tekintettel arra, hogy az Austrian Airlines és a Lufthansa már szorosan együttműködnek.

(275) Azzal a ténnyel kapcsolatban, hogy a Lufthansa és az Austrian Airlines között a Star Alliance keretein belül már van együttműködés, és közös vállalatukról Ausztria információkat szolgáltatott a Bizottságnak, amelyek szerint egy tőkerészesedés esetén a légiközlekedési ágazatban a vállalatok integrációja gazdasági szempontból lényegesen nagyobb, ami nagyobb mértékű költségmegtakarításhoz vezet, mint tőkerészesedés nélküli együttműködések esetén. Ausztria szakértői tanulmányokra hivatkozik, amelyek szerint mintegy 1,9 %-os megtakarítás lenne elérhető pusztán koordinált partneri viszonnyal, miközben a közös üzemi tevékenységekkel az összköltségek kb. 5,6 %-a lenne megtakarítható. Egy olyan együttműködés, amelyet tőkerészesedés támaszt alá, ezzel szemben kb. 11,4 %-os költségmegtakarítást eredményezne ([41]).

(276) A Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási terv azon előnyök konszolidálásán alapszik, amelyek a költségek csökkenéséből és a légiközlekedési vállalkozásnak a Lufthansa konszernbe történő integrációjából fakadó szinergiákból erednek. A terv előirányozza a flotta csökkentését és újraméretezését, a termékek optimalizálását, költségcsökkentő intézkedéseket és a szinergiapotenciálok kiaknázását.

(277) […] A Bizottság megállapítja, hogy a későbbi Lufthansa-üzleti terve – amennyire lehetséges – számításba veszi a globális légiközlekedési piac helyzetének romlását, különös tekintettel az Austrian Airlines közép- és kelet-európai piacaira. Lufthansa megjegyzi, hogy a perspektívák a gazdasági válság következtében a 2008. októberi tervhez képest lényegesen borúsabbá váltak.

(278) Lufthansa megjegyzi, hogy ötéves pénzügyi terve (2009–2013) alapján a vállalkozás mind az „alapforgatókönyv", mind a „reális forgatókönyv", valamint a „pesszimista forgatókönyv" szerint rövid és középtávon […]. Azt várja […], hogy az Austrian Airlines képes lesz az amortizációt, a repülőgépek lízingköltségeit és a kamatköltségeket […]-tól fedezni. […].

(279) A Lufthansa megjegyzi, hogy az alapul vett intézkedések közül néhány […]. A Lufthansa véleménye szerint az Austrian Airlines hosszú távú életképessége csak akkor állítható vissza, ha a módosított szerkezetátalakítási terv – további, még későbbi alkuk tárgyát képező költségcsökkentési intézkedésekhez hasonlóan – az előirányzatoknak megfelelően megvalósíthatók és ezáltal elérhetők lehetnek a szükséges költségmegtakarítások.

(280) Az üzleti terv alapjául körülbelül […] USD/EUR átlagos árfolyam és barrelenkénti […] átlagos nyersolaj ár szolgál a 2009–2013 közötti időszakra. Továbbá ebben azt feltételezik, hogy […].

(281) A légiközlekedési szerződéseket 2009-ben […]. Ezt követően a terv évente […] irányoz elő, olyan mértékben, ahogyan az Austrian Airlines piacai megerősödnek és a bevételi szinergiák gyümölcsöznek. […] a vállalkozásnak a légiközlekedési bevételek területén ismét el kell érnie a […] szintet.

(282) […] Így a szállítási kapacitások kihasználtsága a 2008–2010 közti években a számítások szerint […], amely javulása csak […]-tól várható. Az utaskilométerenkénti átlagos bevételek 2009-ben előreláthatólag […].

(283) […] ([42]).

(284) Az Austrian Airlines és a Lufthansa egyesülése következtében a terv […] EUR bevételi szinergiákat és […] EUR költségszinergiákat tartalmaz, amelyeket […]-tól kell elérni.

([40]) Lásd a 8. lábjegyzetet.

([41]) Lásd a 27. lábjegyzetet.

([42]) […]

(285) A bevételi szinergia egy harmada […], egy harmada […] és az utolsó harmada […]-ból.

(286) […]

(287) A személyzetet illetően […] irányoztak elő. Jelenleg az Austrian Airlines értékesítési szervezete […] munkatársat foglalkoztat, ebből […] Ausztriában. Lufthansa […] irányoz elő. Ez azt jelenti, hogy […]. Ezen túlmenően a szerkezetátalakítási terv […] kiigazítást irányoz elő, mivel ezeket a kapacitások beolvadnak a Lufthansa konszernbe. Ez a kiigazítás […] eredményezne ([…]). Ezen túlmenően más üzleti szegmensekben történő kisebb módosítások vannak tervbe véve, így […]. 2008 vége és 2013 között ezeket az intézkedéseket […] kell csökkenteni.

(288) A 2009–2013 közötti időszakra az Austrian Airlines társasággal kapcsolatos rendkívüli költségek teljes összege a tervek szerint […] millió EUR, amelyek […] költségeket tartalmazzák.

12. táblázat

Kamat és adófizetés előtti nyereség a rendkívüli tételek előtt, 2008 – 2013, a Lufthansa feltételezései szerint

(millió EUR)

Kamat és adófizetés előtti nyereség a rendkívüli tételek előtt	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(289) A kamat és adófizetés előtti nyereség (opcionálisan nullszaldós) a rendkívüli tételek előtt a számítások szerint […].

(290) A Lufthansa azonban felhívja a figyelmet arra, hogy az Austrian Airlines társaságot évente […] EUR kamatráfordítás terheli a jelentős kamatozó pénzügyi kötelezettségei és nyugdíjfizetési kötelezettségei következtében. A nettó nyereségküszöböt […] érik el.

(291) A Bizottságnak értékelnie kell, hogy az Austrian Airlines képes lesz-e a szerkezetátalakítást az előírt határidőn belül sikeresen befejezni. […]

(292) Az átdolgozott terv alapján az Austrian Airlines társaságnak képesnek kell lennie költségeinek jelentős csökkentésére. A költségalap jelentős csökkentésének a […]-val együttesen biztosítania kellene a vállalkozás számára a szükséges rugalmasságot és alkalmazkodóképességet ahhoz, hogy céljai elérésében előrelépéseket tegyen.

(293) Ennek fényében a Bizottságnak az a véleménye, hogy az Austrian Airlines társaságnak képesnek kell lennie szerkezetátalakításának 2015-ig történő sikeres megvalósítására. Ezzel kapcsolatban azonban a Bizottságnak nem az a véleménye, hogy a „Go4Profit” program megvalósítási dátumát a szerkezetátalakítás kezdetének kellene tekinteni. Inkább úgy tűnik, hogy a „Go4Profit” program keretében meghozott intézkedések – még ha azok az Austrian Airlines költségterheinek csökkenéséhez vezettek is – nem voltak elegendőek a vállalkozás szerkezetátalakításához, és azok koncepcióját egy stand alone megoldással összefüggésben alakították ki.

(294) A Bizottságnak továbbá meg kell vizsgálnia, hogy azok a feltételezések, amelyeken a szerkezetátalakítási terv alapszik, az adott körülmények között megfelelőek-e, és hogy az előrejelzések és a prognózisok összhangban vannak-e az iránymutatásokkal. A 2004. évi iránymutatás (35. pont) ezzel kapcsolatban a következőket tartalmazza: „a kellően részletes tervet, beleértve egy piacfelmérést is, be kell nyújtani a Bizottságnak. Az életképesség javulásának elsősorban a szerkezetátalakítási tervben foglalt belső intézkedésekből kell fakadnia, és alapulhat olyan külső tényezőkön is, mint az ár- és a keresletbeli változások, amelyekre a vállalkozásnak nincs jelentős befolyása, amennyiben a piaccal kapcsolatos feltételezések általánosságban elfogadhatók.”

(295) Ezzel kapcsolatban a Bizottságnak az a véleménye, hogy a 2009 áprilisában benyújtott üzleti terv reális negatív prognózisokat tartalmaz. A Lufthansa által a Bizottság részére benyújtott, az üzemanyagárra, árfolyamokra, utasforgalomra és a piac alakulására vonatkozó feltételezések elfogadhatók, és ezért a szerkezetátalakítási terv előrejelzései az Austrian Airlines összesített eredményének fejlődését illetően a gazdasági válság légiközlekedési ágazatra gyakorolt hatásainak figyelembevétele mellett hitelesnek tűnnek. A Bizottság megállapítja, hogy egy vállalkozás egy új magántulajdonos ellenőrzése alatt nagyobb valószínűséggel válik hosszú távon jövedelmezővé, így ebben a tekintetben ténylegesen az értékesítés képezi az Austrian Airlines szerkezetátalakításának egyik fő szempontját.

(296) A fenti tényezők fényében a Bizottságnak az a véleménye, hogy az Austrian Airlines társaságnak képesnek kell lennie arra, hogy hosszú távú életképességét a 2009–2015 évekre vonatkozó üzleti tervben leírtak szerint 2015-től újra visszanyerje. Az életképesség ezáltal kereken hatéves szerkezetátalakítási időszak alatt áll helyre, melyet a Bizottság ésszerű időtartamnak tart.

7.1.3. *A saját hozzájárulás mértéke*

(297) A saját hozzájárulás mértékét illetően a 2004 évi iránymutatások (43. pont) azt írják elő, hogy „a támogatás kedvezményezettjeinek a szerkezetátalakítási tervhez jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból, ideértve olyan eszközeik eladását, amelyek nem nélkülözhetetlenek a vállalkozás túléléséhez, valamint külső finanszírozásból piaci feltételek mellett. E hozzájárulás jelzi, hogy a piacok hisznek az életképesség visszaállításának lehetőségében. E hozzájárulásnak, kizárva minden jövőbeni várt nyereséget, mint például a pénzforgalom, ténylegesnek, vagyis valósnak és a lehető legmagasabbnak kell lennie." Az iránymutatások tartalmazzák, hogy milyen összegű önerő tekinthető rendes körülmények között megfelelőnek. Egy Austrian Airlines méretű vállalkozás esetén ennek az összegnek 50 %-ot kell kitennie. Ezzel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a 2004. évi iránymutatásoknak (18. pont) megfelelően az irányelvek a nehéz helyzetben lévő vállalkozásokra vonatkozó ágazati szabályozások – beleértve a légiközlekedési ágazatra vonatkozó szabályozást is – sérelme nélkül alkalmazandóak.

(298) Ezzel kapcsolatban az osztrák hatóságok úgy érveltek, hogy az 1994. évi légiközlekedési iránymutatások, amelyek légiközlekedési vállalkozásoknak nyújtott állami támogatások lex specialis szabályozásai, nem írnak elő meghatározott mértékű pénzügyi önerőt. Az osztrák hatóságok a későbbiekben azonban azon a véleményen voltak, hogy ez a követelmény mindenképpen teljesülne, és a pénzügyi önerő meghaladná a szükséges szerkezetátalakítási költségek 50 %-t.

(299) Érvelése szerint a szerkezetátalakítási költségek teljes összege […] EUR-t tesz ki, és mivel az Ausztria által nyújtott állami támogatás 500 millió EUR, az Austrian Airlines és a Lufthansa önrésze kb. […] millió EUR, tehát a teljes összeg 55,5 %-a.

(300) A Lufthansa által benyújtott információk ettől kissé eltérnek. A Lufthansa úgy érvelt, hogy a szerkezetátalakítási költségek teljes összege […] millió EUR-t tesz ki. Mivel az Ausztria által biztosított források eszerint szintén 500 millió EUR-t tesznek ki, az Austrian Airlines és a Lufthansa pénzügyi önereje kb. […] millió EUR, tehát a teljes összeg 67 %-a.

(301) Mind Ausztria, mind a Lufthansa úgy érvelt, hogy a Lufthansa társaságnak le kell építeni adósságait ahhoz, hogy a konszernszintű saját tőke arányát a korábbi szinten tartsa, mivel az Austrian Airlines eladósodottsági foka magasabb, mint a Lufthansa társaságé. Az Austrian Airlines teljes nettó kötelezettsége (a 200 millió EUR megmentési célú támogatás nélkül, melyet az átvétel után vissza kell fizetni) kb. […] EUR. Az 500 millió EUR-nyi tőkejuttatás segítségével létrejött részleges visszafizetést követően a fennmaradó nettó kötelezettség […] millió EUR. Az Austrian Airlines társaságot a Lufthansa ezen kötelezettségekkel veszi át. Ez megfelel a […]. A Lufthansa eladósodottsági fokához képest a különbözet, […], […]. EUR-t tesz ki. A jelenlegi időpontban azonban nem világos, hogy az Austrian Airlines adósságainak kifizetésére hogyan és mikor kerül sor.

(302) Arra az esetre, ha ez az összeg tőkejuttatás formájában a Lufthansa által az Austrian Airlines részére hatályosan kifizetése kerül, a Bizottság elfogadhatja, hogy ez az összeg önerőt képvisel. Az Austrian Airlines társaság adósságterheinek egyszerű átvállalása és ennek a Lufthansa konszolidált éves beszámolójára gyakorolt hatása önmagában azonban nem jelentenének önerőt. A Bizottság megállapítja, hogy ennek az elemnek szerkezetátalakítási költségként és önerőként való figyelmen kívül hagyása a megfelelő […] összegeket eredményezi.

(303) Az Austrian Airlines társaság 2009–2013 közötti időszakban elszenvedett göngyölített üzemi veszteségeire vonatkozóan – amelyet a 12. táblázat tartalmaz – a […] EUR teljes összeget 9,7 %-os leszámítolási kamatlábbal […] EUR tőkeértékre (nettó jelenérték) diszkontálták. A Bizottság elfogadja, hogy ez az összeg, amelyet a Lufthansa készpénzben juttat, a szerkezetátalakítási tervhez önerőt képez.

(304) Bizonyos egyéb költségek vonatkozásában, mint az éves szinergia hatások eléréséhez szükséges integráció költségei ([…] EUR), a folyamatban lévő további szerkezetátalakítási költségek a 2008. decemberi értékesítés óta ([…] EUR) és tranzakciós költségek ([…] EUR), a Bizottság elfogadja, hogy ezek a szerkezetátalakítási költségek részét képzik. Ezeket a költségeket a Lufthansa viseli.

(305) Ami azonban a „Go4Profit" program […] EUR-nyi költségeit illeti, ezeket a Bizottságnak nem áll szándékában engedélyezett költségeknek tekinteni, mivel ezek a szerkezetátalakítási terv megvalósításának kezdete előtt keletkeztek. Ugyanez érvényes a pénzügyi válság miatt magasabb, […] EUR összegű refinanszírozási költségekre is, amelyeket az osztrák hatóságok a Lufthansa szerkezetátalakítási költségeinek tételeiként neveztek meg; a Bizottság megállapítja, hogy ezeket a költségeket a Lufthansa nem említette meg és ezek normál üzemi költségek.

(306) Az alábbi táblázat a szerkezetátalakítási költségek különböző tételeinek értékelését tartalmazza a Bizottság által összefoglalva.

13. táblázat

Az Austrian Airlines szerkezetátalakítási költségei

Intézkedés	Ausztria észrevétele	A Lufthansa észrevétele	A Bizottság értékelése
ÖIAG-hozzájárulás a nettó kötelezettségek csökkentése érdekében	500 millió EUR 0 % önerő	500 millió EUR 0 % önerő	500 millió EUR 0 % önerő
Az eladósodottsági foknak a Lufthansa szintjére történő csökkentése	(…)	(…)	(…)
A 'Go4Profit' program költségei	(…)	(…)	(…)
2008 decembere óta megindított további szerkezetátalakítási intézkedések	(…)	(…)	(…)
Az integráció költségei a szükséges szinergiák megteremtése tekintetében	(…)	(…)	(…)
Tanácsadási/tranzakciós költségek	(…)	(…)	(…)
Magasabb refinanszírozási költségek a pénzügyi válság miatt	(…)	(…)	(…)
A göngyölített üzemi veszteségek tőkeértéke (nettó jelenérték)	(…)	(…)	(…)
Szerkezetátalakítási költségek összesen	(…)	(…)	(…)
Az önerő mértéke	[…] EUR (56 %)	[…] EUR (67 %)	[…] EUR (64 %) EUR […] (52 %)

(307) Fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a szerkezetátalakítás teljes összege kb. […] millió EUR-t tesz ki (vagy […] EUR-t abban az esetben, ha a Lufthansa nem csökkenti az Austrian Airlines adósságterheit […] EUR-val), miközben az önerő összege (amelyet együttesen vagy külön az Austrian Airlines és/vagy Lufthansa teljesítenek) […] EUR (vagy […] EUR). Ez a szerkezetátalakítási költségek 64 %-nak (vagy 52 %-nak) felel meg. A Bizottság ezért azt a következtetést vonhatja le, hogy a szerkezetátalakítási költségek kellő mértékű önerejének követelménye a jelen esetben teljesül.

7.1.4. *Minimálisra korlátozott támogatás*

(308) A 2004. évi iránymutatás 43. pontja szerint: „a támogatás összegét és intenzitását szigorúan a vállalkozás, a részvényesek vagy a vállalkozást magában foglaló csoport meglévő pénzügyi erőforrásainak ismeretében, a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni. Ezen elbírálás figyelembe vesz minden előzőleg nyújtott megmentési célú támogatást." A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a feltétel teljesült.

(309) A szerkezetátalakítási költségek a fentieknek megfelelően […] EUR-t tesznek ki, míg a támogatási összeg 500 millió EUR-ra korlátozódik. Mind Ausztria, mind a Lufthansa kijelentették, hogy az 500 millió EUR-nyi összeg az Austrian Airlines hosszú távú életképességének helyreállításhoz szükséges legkisebb összeg. Anélkül a hozzájárulás nélkül, amelyet az Austrian Airlines kötelezettségeinek csökkentésére használnak fel, a vállalkozás Lufthansa általi átvétele gazdaságilag nem viselhető el.

(310) Ezzel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy az 500 millió EUR-nyi összeg, amelyet a Lufthansa negatív legalacsonyabb árként kész volt elfogadni, közbeszerzési eljárás eredménye. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a kérdéses összeget kizárólag az Austrian Airlines túlzott eladósodottságának csökkentésére használják fel, és így ez nem eredményezi az Austrian Airlines fölösleges likviditását.

(311) A Bizottság ezt az összeget elfogadhatónak tekinti, és arra a következtetésre jut, hogy a megfelelő költségek szembeállításával nincs szó túlzott támogatás nyújtásáról. A szerkezetátalakítási források legnagyobb részét az Austrian Airlines és/vagy a Lufthansa saját forrásaiból fedezi.

7.1.5. *Kompenzációs intézkedések*

(312) A 2004. évi iránymutatások (38. pont) a következőket is előirányozzák: „Annak biztosítása érdekében, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat a lehető legkisebbre csökkentsék és a pozitív hatások azoknál többet nyomjanak a latban, kompenzációs intézkedéseket kell hozni. Ellenkező esetben a támogatást a közös érdekkel ellentétesnek, és ezért a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell tekinteni."

(313) A 39. pont továbbá kimondja: „Ezen intézkedések magukban foglalhatják az eszközöktől való megfosztást, a kapacitás csökkentését vagy az érintett piacokra való belépés akadályainak csökkentését. A kompenzációs intézkedések megfelelőségének elbírálásakor a Bizottság figyelembe veszi a piac szerkezetét és a versenyfeltételeket annak biztosítása érdekében, hogy ezen intézkedések egyike se rontsa a piac szerkezetét (…)"

(314) A 2004. évi iránymutatások és az 1994. évi légiközlekedési iránymutatások értelmében a kompenzációs intézkedések követelményeit illetően mind Ausztria, mind a Lufthansa úgy érveltek, hogy a verseny torzításának elkerülése érdekében hozott intézkedések értékelésének alapja az 1994. évi légiközlekedési iránymutatások 38. pont (3) bekezdése lenne, amely szerint a szerkezetátalakítási programnak tartalmaznia kell a kapacitások csökkentését, ha a pénzügyi életképesség helyreállítása és/vagy a piaci helyzet ezt megköveteli.

(315) Az osztrák hatóságok és a Lufthansa úgy érveltek, hogy mivel az 1994. évi légiközlekedési iránymutatások a 2004. évi iránymutatásokkal szemben *lex specialis* szabályozások, ezért előnyben részesítendők. Ez a 2004. évi iránymutatások 18. pontjából következne, miszerint a 2004 évi iránymutatások a nehéz helyzetben lévő vállalkozásokra vonatkozó ágazati szabályozások sérelme nélkül alkalmazandóak. Sem a pénzügyi életképesség helyreállítása, sem a piaci helyzet nem tesz szükségessé a szerkezetátalakítás során már tervezett lépéseken túlmutató kompenzációs intézkedéseket.

(316) Erre az érvelésre vonatkozóan a Bizottságnak az a véleménye, hogy a piaci helyzet a jelen esetben ténylegesen a kapacitások további csökkentését kívánja meg. A Bizottság nem ért egyet azzal az állítással, mely szerint a többletkapacitás általuk figyelembe veendő kizárólagos indikátorai a szállítási kapacitás nem kielégítő kihasználtsága és/vagy piaci résztvevők gyakori visszavonulása és az új piaci belépők ösztönzésének hiánya lennének. Ebben az összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy az Austrian Airlines 2006 óta a „Go4Profit" program keretében már hozott intézkedéseket a költségek csökkentésére és a szerkezetátalakításra, és ez a program a vállalkozás életképességét nem állította helyre. Az Austrian Airlines a múltban veszteséges volt, jelenleg veszteséges és középtávon is veszteséges lesz, így alapköltségeit csökkentenie kell és az általa kiszolgált piacok nem jövedelmező szegmenseiben működő kapacitásait fel kell számolnia vagy vissza kell fognia.

(317) A 2004. évi iránymutatás 40. pontja meghatározza: „a csökkentés mértékét és a piaci jelenlét korlátozását esetről esetre külön-külön kell megállapítani. A Bizottság a szerkezetátalakítási tervhez csatolt piackutatási felmérés, és adott esetben a Bizottság rendelkezésére álló egyéb információk, az érintett felek által rendelkezésére bocsátott információkat is beleértve, alapján határozza meg a szükséges intézkedés terjedelmét."

(318) Az osztrák hatóságok közölték, hogy az Austrian Airlines 2006 évben elindította a „Go4Profit" programot, amellyel csökkentette flottája méretét és egy sor nagy távolságú járatot megszűntetett. A nagy távolságú kapacitásokat kb. […] csökkentették. A személyi állományt […] munkahellyel vagy kb. […] csökkentették, és a flotta […] repülőgéppel lett kisebb.

(319) Ezzel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy a „Go4Profit" programot 2006-ban indították el, és az 2007-ben folytatódott. Eszerint ez nem tekinthető ténylegesen a 2008 decemberében bejelentett és 2009 áprilisában módosított intézkedésekkel általánosan összefüggő tervnek. Ebből következően a (293) preambulumbekezdésben előadott okokból a Bizottság csak azokat a kapacitáscsökkentéseket veszi figyelembe kompenzációs intézkedésként, melyeket 2008 óta hajtottak végre.

(320) A 2008. év folyamán a menetrend szerinti közlekedési kapacitásokat kb. […] és a charterjáratokat […] csökkentették, ami az előző évhez képest a kínált férőhely-kilométer (ASK) összesen […] kapacitás leépítésének felel meg.

(321) A Lufthansa 2008 decemberében bejelentett szerkezetátalakítási terve előirányozza, […]

(322) Ezen túlmenően 2009 elején további szerkezetátalakítási intézkedéseket hoztak, amelyek a menetrend szerinti járatok […] és a charterjáratok […] további csökkenéséhez vezettek (mind járatok megszüntetésével, mind a járatok ritkításával). Ez férőhely-kilométerekben (ASK) 2008 és 2009 között összesen a kapacitások […] csökkenését eredményezte. Azt azonban meg kell jegyezni, hogy a szerkezetátalakítási terv azon a feltételezésen alapszik, hogy 2010. évben a piac fejlődésének iránya megfordul és kapacitásbővítésekre kerül sor.

(323) Az osztrák hatóságok kompenzációs intézkedésként felajánlották, hogy az Austrian Airlines (beleértve leányvállalatait is) a kínált összes férőhely-kilométert 2008. év elejétől kezdődően 2010. december 31-ig 15 %-kal csökkentse (összehasonlítási alap a 2007. üzleti évi összes férőhely-kilométere). Ez tartalmazza a charterüzem jelentős leépítését, amely szerint a kínált férőhely-kilométert a […] év végéig a […] évvel összehasonlítva […] csökkentenék.

(324) Ezen túlmenően – és a Bizottság követelményeivel összhangban – a kínált férőhely-kilométerek növekedése 2010 után az Európai Légitársaságok Szövetségének légiközlekedési tagvállalkozásaira megállapított átlagos növekedési rátára korlátozódik; ez a korlátozás vagy 2015. év végéig, vagy – amennyiben ez 2015 előtt következik be – addig az időpontig marad érvényben, amíg az Austrian Airlines kiegyensúlyozott kamat- és adófizetés előtti eredményt nem ér el.

(325) Annak érdekében, hogy a Bizottság ellenőrizni tudja a kapacitásbővítések felső határának betartását, a Bizottságnak évente, legkésőbb a tárgyévet követő év márciusáig jelentést kell benyújtani.

(326) A Bizottság megjegyzi, hogy a légiközlekedési piac a 2009. év elején jelentős visszaesést élt át, a kapacitások csökkentését és a növekedés felső határát azonban az érvényesség teljes időtartama alatt vizsgálni kell, miközben a piac a 2010. évtől kezdődő élénkülési potenciálját is figyelembe kell venni, ami a légiközlekedési vállalkozás piaci részesedésének további csökkenésében nyilvánulna meg. A Bizottság ezen túlmenően megjegyzi, hogy a tervezet szerkezetátalakítás időszakában a flotta a 2008. évi 98 repülőgépről a 2011. évre […] repülőgépre csökken. Ezzel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy […].

(327) Ezen túlmenően a Bizottságnak az a véleménye, hogy, tekintettel az Austrian Airlines vállalkozáscsoportban lévő részesedés osztrák állam általi értékesítéshez kapcsolódó állami támogatás és a Lufthansa és az Austrian Airlines összefonódása közötti szoros kapcsolatra, az állami támogatással összefüggésben fontolóra vett kompenzációs intézkedéseket értékelni kell a fúziós ellenőrzési eljárás ([43]) keretében a kompenzációs intézkedések fényében.

(328) A Lufthansa és az Austrian Airlines felkínáltak bizonyos kompenzációs intézkedéseket a párhuzamos fúziós vizsgálati határozat keretében, mint pl. résidők további felszabadítása különböző, kimerített kapacitású repülőterek részére annak érdekében, hogy egy vagy több új piaci résztvevőnek engedélyezzék új vagy további konkurens légi összeköttetés üzemeltetését. Ennek megfelelően a Lufthansa, az Austrian Airlines, valamint azok megfelelő leányvállalatai vállalják, hogy a bécsi, stuttgarti, kölni, müncheni, frankfurti és brüsszeli repülőtereken egy speciális eljárás szerint résidőket ([44]) bocsátanak rendelkezésre azokon a vonalakon, ahol a Bizottság versenyjogi aggályokat ([45]) állapított meg (a továbbiakban: azonosított városi összeköttetések).

(329) A rendelkezésre bocsátandó résidők számának lehetővé kell tennie egy új légiközlekedési vállalkozás ([46]) részére, hogy az azonosított városi összeköttetéseken a következő gyakorisággal repülhessenek:

— Bécs–Stuttgart: legfeljebb három (3) járat naponta,

— Bécs–Köln/Bonn: legfeljebb három (3) járat naponta, azonban 18-nál nem több járat hetente,

— Bécs–München: legfeljebb négy (4) járat naponta,

— Bécs–Frankfurt: legfeljebb öt (5) járat naponta,

— Bécs–Brüsszel: legfeljebb négy (4) járat naponta, azonban 24-nél nem több járat hetente.

(330) Ezek a kompenzációs intézkedések lehetővé fogják tenni, hogy a versengő vállalkozások az érintett vonalakon idejében és valószínűsíthetően megjelenjenek, vagy bővítsék jelenlétüket, és ezáltal korlátoznák az egyesült vállalkozás piaci pozícióját.

(331) Tekintettel a fenti felsorolásra, a Bizottság úgy látja, hogy a jelen eset különleges körülményei között a fúziós vizsgálati határozat keretében javasolt kompenzációs intézkedések, vagyis a kapacitások javasolt csökkentését a növekedés 2010 utáni korlátozásával, összességükben vizsgálva elegendő kompenzációs intézkedések a szerkezetátalakítást kísérő piactorzulás ellen.

7.1.6. *Különleges feltételek és vállalások*

(332) A 2004. évi iránymutatások 46. pontja és az 1994. évi légiközlekedési iránymutatások 40. pontja (második mondat) szerint a Bizottság olyan feltételeket és kötelezettségeket szabhat, amelyeket szükségesnek ítél annak biztosításához, hogy a támogatás ne torzítsa a versenyt a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(333) A feljebb leírtaknak megfelelően a Bizottság megjegyzi, hogy Ausztria számos olyan, harmadik állammal kötött kétoldalú légiközlekedési egyezményt tart érvényben, amelyekben a közösségi záradékot nem ismerik el.

(334) A harmadik államokkal kötött kétoldalú légiközlekedési egyezmények túlnyomó többsége már tartalmazza a közösségi záradék elismerését vagy kétoldalú tárgyalások, vagy horizontális megállapodás alapján. Ezzel kapcsolatban az osztrák hatóságok figyelemmel közösségi jogi kötelezettségeikre vállalták, hogy az egyezményeket felmondják, vagy a tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról ([47]) szóló, 2004. április 29-i 847/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletének megfelelően azokat újratárgyalják.

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

([44]) Vagyis egy légiközlekedési vállalatnak adott engedély, amely szerint egy repülőtér reptéri infrastruktúráját egy bizonyos napon és egy bizonyos időpontban felszálláshoz és leszálláshoz használja.

([45]) Ez a következő városok közötti vonalakra érvényes: Bécs–Stuttgart, Bécs–Köln, Bécs–München, Bécs–Frankfurt és Bécs–Brüsszel.

([46]) Definíció: „minden olyan légiközlekedési társaság, amely ugyanannak a szövetségnek a tagja (a két egyesülő fél kivételével beleértve valamennyi általuk ellenőrzött légitársaságot), amely külön vagy szövetségben kódmegosztással új vagy további, versenyben álló légiközlekedési szolgáltatást kínál".

([47]) HL L 157., 2004.4.30., 7. o.

(335) A vizsgálati eljárás során felhívták a Bizottság figyelmét arra, hogy az Austrian Airlines 51 %-os tulajdonosa a Schedule Coordination Austria GmbH (SCA) társaságnak.

(336) A Bizottság véleménye szerint ez a viszony nehézségeket okozhat, mivel a 793/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([48]) a 4. cikk módosításakor a következőket írja elő: „Egy menetrend-egyeztetett vagy koordinált repülőtérért felelős tagállam biztosítja, hogy a) a menetrend-egyeztetett repülőtéren a menetrend-egyeztető az e rendeletben meghatározott feladatait független, semleges, megkülönböztetésmentes és átlátható módon végezze; b) a koordinált repülőtéren a koordinátor független legyen, oly módon, hogy a koordinátort funkcionálisan elkülöníti valamennyi érdekelt féltől. A koordinátorok tevékenységét finanszírozó rendszernek biztosítania kell a koordinátorok független jogállását; c) a koordinátor e rendeletnek megfelelően semlegesen, megkülönböztetésmentesen és átláthatóan tevékenykedjen."

(337) A Bizottságnak az a véleménye, hogy a funkcionális elkülönítés többek között azt jelenti, hogy a koordinátor tevékenysége során autonómiával rendelkezik a repülőtér igazgatósági tanácsával, egy szolgáltatóval, vagy egy, a repülőtéren működő légiközlekedési vállalkozással szemben, ezektől nem kaphat utasítást, és ezekkel szemben nem terhelheti elszámolási kötelezettség. A Bizottságnak továbbá az a véleménye, hogy a koordinátor tevékenységét finanszírozó rendszert úgy kell kialakítani, hogy a koordinátor valamennyi olyan féllel szemben pénzügyi autonómiával rendelkezzen, akiket a koordinátor tevékenysége közvetlenül érint, vagy akiknek tevékenységéhez érdeke fűződik. A koordinátornak ezért külön elszámolással és egy külön költségvetéssel kell rendelkeznie, és tevékenységének finanszírozásához ne kelljen kizárólag a repülőtér igazgatói testületére, egy szolgáltatóra vagy egy külön légiközlekedési vállalkozásra támaszkodnia.

(338) Ezzel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy az osztrák hatóságok vállalták, hogy az Austrian Airlines eljárást fog indítani annak érdekében, hogy az SCA társaságban lévő tulajdonrészét 25 %-ra csökkentse és hogy a Flughafen Wien AG – amely jelenleg az SCA 40 %-os üzletrészét birtokolja – ezen szerkezetátalakítási folyamatot követően ne legyen az SCA többségi tulajdonosa. Az Austrian Airlines társaságnak az SCA-ban lévő lecsökkent részesedése az osztrák társasági jog szerint nem jelent lényegi blokkoló kisebbséget. A csökkentésnek a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség nyári légiközlekedési menetrend időszakának végéig le kell zárulnia. A Bizottság megjegyzi, hogy a résidő-koordinátor függetlenségének biztosításához egy olyan harmadik félnek kellene birtokolnia a részesedést, aki mind az Austrian Airlines társaságtól, mind a Flughafen Wien AG társaságtól független.

7.1.7. *Az egyszeri támogatás alapelve*

(339) Az eljárás megindításakor a Bizottság megállapította, hogy az Austrian Airlines a Bizottság által engedélyezett megmentési célú támogatásban részesült. A Bizottság továbbá azt is megállapította, hogy korábban sem az Austrian Airlines, sem a vállalatcsoporton belüli másik vállalat nem részesült szerkezetátalakítási támogatásban.

(340) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a megmentési célú támogatásról szóló, 2009. január 19-i határozatnak megfelelően a megmentési célú támogatás (amelyet egy 200 millió EUR feletti kölcsönre vonatkozó 100 %-os állami kezességvállalás formájában nyújtottak) megszűnik, ha a Bizottság végleges álláspontra jut (ezen határozat elfogadásával) az osztrák hatóságok által bejelentett értékesítési eljárást/szerkezetátalakítási tervet illetően ([49]).

(341) Ezenkívül Ausztria vállalta, hogy az Austrian Airlines vagy az Austrian Airlines csoporthoz tartozó vállalkozás részére a megmentési célú támogatás nyújtásának vagy a szerkezetátalakítási időszak befejeződésének időpontjától számított tíz éven belül nem nyújt további megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatást,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Ausztria által az Austrian Airlines részére nyújtott szerkezetátalakítási támogatás az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint a 2. cikkben megnevezett feltételek és kötelezettségek fenntartásával a közös piaccal összeegyeztethető, amennyiben a Bizottságnál bejelentett szerkezetátalakítási tervet teljeskörűen megvalósítják.

2. cikk

(1) Ausztria végrehajtja a szükséges intézkedéseket, ezáltal az Austrian Airlines 2010 vége előtt teljes kínált férőhelykilométer-(ASK-) kapacitását a 2008. januári szint 15 %-ával csökkenti. Ezt követően az Austrian Airlines kapacitásának növekedését az Európai Légitársaságok Szövetségének a légiközlekedési tagvállalkozásaira megállapított átlagos bővítési rátára korlátozza. Ez a felső korlát a 2015. év végéig marad érvényben, vagy – amennyiben az hamarabb bekövetkezik – addig, ameddig az Austrian Airlines kiegyensúlyozott kamat- és adófizetés előtti eredményt (EBIT – nullszaldó) nem ér el.

(2) Ausztria meghozza a szükséges intézkedéseket ahhoz, hogy az Austrian Airlines a Schedule Coordination Austria GmbH társaságban lévő részesedését 2009. szeptember 30-ig 25 %-ra csökkentse, és hogy sem a Flughafen Wien AG, sem bármely olyan fél, amelyben az Austrian Airlines vagy a Flughafen Wien AG meghatározó részesedéssel rendelkezik, ne birtokolja a Schedule Coordination Austria többségi részesedését a szerkezetátalakítási folyamat befejezését követően.

(3) Ausztria meghozza a szükséges intézkedéseket ahhoz, hogy betartsák a COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines fúziós határozatból eredő feltételeket.

([48]) Lásd a 28. lábjegyzetet.

([49]) Lásd a (15) preambulumbekezdést.

(4) Ausztria felmondja azokat a kétoldalú légiközlekedési egyezményeket, amelyek nem tartalmazzák a közösségi záradék elismerését, vagy azokat a 847/2004/EK rendelet rendelkezéseinek megfelelően újratárgyalja. Ausztria tájékoztatja a Bizottságot azokról az intézkedésekről, amelyeket annak érdekében hozott, hogy biztosítsa az ilyen egyezmények közösségi joggal való összeegyeztethetőségét a közösségi záradék elismerésének vonatkozásában.

(5) Ausztria 2009. december 31-ig jelentést nyújt be a Bizottságnak a szerkezetátalakítási terv előrehaladásáról és ügyviteléről, valamint azokról a meghozott intézkedésekről, amelyekkel az Austrian Airlines részesedését a Schedule Coordination Austria GmbH társaságban csökkentette. Ausztria 2010. április 31-ig tájékoztatást ad azokról a lépésekről, amelyeket a 2. cikk (4) bekezdésének megvalósítása érdekében hozott. Ausztria évente jelentést nyújt be a Bizottságnak a szerkezetátalakítási terv megvalósításáról, valamint 2015-ig terjedően minden év kapacitásbővítési rátájáról.

3. cikk

E határozat címzettje az Osztrák Szövetségi Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2009. augusztus 28-án.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök