IV

(Rättsakter som antagits före den 1 december 2009 enligt EG-fördraget, EU-fördraget och Euratomfördraget)

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 28 augusti 2009

om statligt stöd C 6/09 (ex N 663/08) – Österrike Austrian Airlines – Omstruktureringsplan

[delgivet med nr K(2009) 6686]

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2010/137/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med ovan nämnda bestämmelser [1] ha gett berörda parter tillfälle att inkomma med synpunkter och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDET

(1) Genom en skrivelse av den 11 februari 2009 informerade kommissionen Republiken Österrike om att den hade beslutat att inleda ett förfarande enligt artikel 88.2 i EG-fördraget, i fråga om försäljningen av den österrikiska statens andel i företagsgruppen Austrian Airlines.

(2) Den 11 mars 2009 överlämnade Österrike sina synpunkter till kommissionen angående inledandet av förfarandet.

(3) Kommissionens beslut att inleda ett förfarande offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* [2]. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter om åtgärderna inom en månad från detta offentliggörande.

(4) Kommissionen mottog synpunkter från berörda parter. Kommissionen överlämnade synpunkterna till Österrike med e-post den 15 april 2009. Österrike gavs tillfälle att ta ställning till dessa synpunkter. Österrikes kommentarer inkom till kommissionen med e-post den 8 maj 2009.

(5) På begäran av Österrike hölls möten den 7 maj 2009 och den 18 maj 2009. I anslutning till dessa möten överlämnades den 22 maj 2009 samt den 18 juni 2009 begärda kompletterande upplysningar från kommissionen.

2. FAKTA

2.1 Bakgrund till granskningen

(6) Austrian Airlines-koncernen (nedan *Austrian Airlines*) består av tre företag: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, ett nätverksorienterat flygbolag som grundades 1957, Tiroler Luftfahrt GesmbH (nedan *Tiroler Luftfahrt*), ett regionalt dotterbolag som grundades 1978 samt Lauda Air Luftfahrt GmbH (nedan *Lauda Air*), ett charterbolag som grundades 1979. Austrian Airlines har sitt säte i Wien och bedriver flygtrafik med knutpunkter vid Wiens internationella flygplats och Innsbrucks flygplats. Austrian Airlines är medlem i Star Alliance.

(7) Den österrikiska staten innehar genom ett statligt holdingbolag, Österreichische Industrieholding AG (nedan *ÖIAG*) 41,56 procent av andelarna i Austrian Airlines. ÖIAG är den största delägaren.

(8) Mot bakgrund av den problematiska finansiella situation – som ytterligare förvärras – som företagsgruppen Austrian Airlines befinner sig i sedan några år tillbaka (se kommissionens beslut av den 19 januari 2009 om statligt stöd NN 72/08, Austrian Airlines – undsättningsstöd [3], utfärdade Österrikes regering den 12 augusti 2008 ett mandat att privatisera som gör det möjligt för ÖIAG att sälja alla sina andelar i Austrian Airlines. Den 29 oktober 2008 förlängdes mandatet fram till den 31 december 2008.

[1] EUT C 57, 11.3.2009, s. 8.
[2] Se fotnot 1.
[3] Ännu ej offentliggjort i EUT.

(9) Den 13 augusti 2008 offentliggjorde ÖIAG tillkännagivanden i österrikisk och internationell press ([4]), där potentiella investerare inbjöds att anmäla intresse för köp av ÖIAG:s andelar i Austrian Airlines. Anbudsgivarna kunde lämna in sin intresseanmälan fram till den 24 augusti 2008. Sammanlagt tolv investerare anmälde sitt intresse.

(10) Den 28 augusti 2008 meddelades de potentiella investerarna att en plan för övertagandet skulle läggas fram senast den 12 september 2008. Planen skulle innehålla information om anbudsgivaren, en strategisk plan för Austrian Airlines framtid, ett förslag på transaktionsstruktur, information om den planerade finansieringen samt några ytterligare upplysningar om avtalsinnehållet (försäkranden, garantier). Endast tre planer för övertagandet lämnades in ([5]).

(11) Den 16 september 2008 uppmanades de tre kvarvarande anbudsgivarna att lämna in sina slutliga anbud utan uppgift om priset senast den 21 oktober 2008 och sitt slutliga anbud med uppgift om priset senast den 24 oktober 2008.

(12) Den 21 oktober 2008 lämnade Deutsche Lufthansa AG (nedan *Lufthansa*) som ende anbudsgivare in ett anbud, inklusive ett avtal och en strategisk plan utan prisuppgift, i enlighet med vad som begärts. Den 24 oktober 2008 lade Lufthansa fram ett bindande anbud med uppgift om det pris som bolaget var berett att betala för ÖIAG:s andelar i Austrian Airlines.

(13) Den 24 oktober 2008 lämnade även S7 in ett anbud […] (*) Air France/KLM lämnade inte in något anbud ([6]).

(14) Transaktionen godkändes den 3 december 2008 av tillsynsorganet för Deutsche Lufthansa AG och den 5 december 2008 av tillsynsorganet för ÖIAG.

(15) I slutet av privatiseringsförfarandet lämnade följaktligen Lufthansa som utvald anbudsgivare ett anbud på ÖIAG:s andelar i Austrian Airlines, som godkändes av ÖIAG:s tillsynsorgan.

(16) Den överenskomna transaktionen mellan ÖIAG och Lufthansa innebär följande:

— Lufthansa betalar ett pris på 366 268,75 euro till ÖIAG.

— ÖIAG tilldelas en skuldförbindelse ([7]), utifrån vilken ett anspråk på ytterligare betalning av högst 162 miljoner euro kan uppkomma.

— ÖIAG betalar via ett specialbolag ett belopp på 500 miljoner euro, som Lufthansa ska använda för att öka Austrian Airlines kapital.

(17) I det meddelande av den 21 december 2008 om åtgärden som man tillkännagav med hänsyn till rättssäkerheten framhöll Republiken Österrike att försäljningstransaktionen inte var kopplad till något beviljande av statligt stöd, eftersom det pris som skulle betalas för Austrian Airlines motsvarade marknadspriset för detta företag.

(18) I alla händelser utgör det pris som ska betalas av Lufthansa för den statliga andelen av Austrian Airlines inget statligt stöd, eftersom varje alternativ lösning skulle ha lett till högre kostnader för ÖIAG.

(19) Dessutom, och utan att det påverkar föregående argument, uppgav de österrikiska myndigheterna att de – såvitt kommissionen inte också kommer till slutsatsen att det vid åtgärden i fråga inte rör sig om statligt stöd – också skulle lägga fram en omstruktureringsplan för Austrian Airlines, så att stödet skulle vara förenligt med artikel 87.3 c i EG-fördraget.

(20) När det gäller frågan om undsättningsstöd meddelade Republiken Österrike kommissionen den 19 december 2008 sitt beslut att bevilja ett undsättningsstöd i form av en 100-procentig borgensförbindelse till Austrian Airlines-koncernen, för att göra det möjligt för företaget att erhålla en lånefinansiering på över 200 miljoner euro. Undsättningsstödet godkändes den 19 januari 2009.

(21) Enligt beslutet om undsättningsstöd upphör detta stöd (i form av en statlig borgensförbindelse för ett generellt kreditavtal), när kommissionen kommer fram till en slutgiltig ståndpunkt (ett slutgiltigt beslut) om statligt stöd beträffande det försäljningsförfarande/den omstruktureringsplan som lagts fram av de österrikiska myndigheterna ([8]).

2.2 **De granskade åtgärderna**

(22) I beslutet om att inleda ett formellt granskningsförfarande (nedan även kallat *beslut om inledning av förfarande*) togs följande frågor upp:

— Om det försäljningspris som bestämts för den österrikiska statens andel i Austrian Airlines motsvarar marknadspriset.

([4]) *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* och *Financial Times* (europeisk utgåva).
([5]) Från Air France/KLM, Deutsche Lufthansa och S7 (ett ryskt flygbolag).
(*) Konfidentiell information.
([6]) För Air France/KLM:s synpunkt på privatiseringsförfarandet, se avsnitt 4.4.
([7]) Tre år efter den avslutade försäljningen, resp. senast efter framläggande av den ekonomiska redovisningen för den period som slutar den 31 december 2011 kommer ÖIAG att motta en kompletterande betalning till ett belopp av högst 162 milj. euro. Det belopp som ska betalas beräknas genom följande formel: […].
([8]) Se kommissionens beslut av den 19 januari 2009, Statligt stöd NN 72/08, Österrike – Austrian Airlines – Undsättningsstöd, skäl 71.

— Om ÖIAG vid godkännandet av ett negativt pris ([9]) har agerat som en privat investerare, eftersom varje alternativ lösning skulle ha lett till högre kostnader.

— Om, i den händelse att det föreligger ett statligt stöd, detta stöd utgör ett omstruktureringsstöd som är förenligt med den gemensamma marknaden.

2.2.1 *Marknadspris för ÖIAG:s andelar i Austrian Airlines*

(23) Kommissionen uttryckte tvivel om det pris som Lufthansa skulle betala för de förvärvade aktierna motsvarade marknadspriset, mot bakgrund av villkoren i samband med försäljningen. Det mandat att privatisera som ÖIAG fick innebar följande:

”ÖIAG ges fullmakt att privatisera Austrian Airlines AG med bevarande av en kärnstruktur med österrikiska aktieägare med 25 procent plus 1 aktie. Målet är

1. bevarandet av varumärket Austrian,

2. bevarandet av huvudkontoret i Österrike,

3. bevarandet av ett för lokaliseringsplatsen lämpligt flyglinjenät med hänsynstagande till ekonomiska och sysselsättningsmässiga villkor i Österrike,

4. bästa möjliga bevarande av säker sysselsättning vid Austrian Airlines och vid Wiens flygplats samt

5. bildandet av en kommitté för tillvaratagande av lokala österrikiska intressen.”

(24) Det pris som ska betalas till den österrikiska staten kompletteras av en skuldförbindelse, enligt vilken den österrikiska staten får betalning vid eventuella vinster. Kommissionen ville få klarhet i fråga om denna mekanism och dess värde.

(25) I inledningen av förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida försäljningen av Austrian Airlines skett på rättvisa villkor. Kommissionen uppgav också att den inte kunde dra någon slutsats om huruvida de till försäljningen knutna villkoren var av sådant slag att de påverkade det betalda priset.

(26) När det gäller det av Lufthansa betalda priset uppgav kommissionen att den inte kunde dra någon slutsats om huruvida skuldförbindelsen på 162 miljoner euro på rättvist sätt kompenserade den österrikiska staten för det låga pris per aktie som den är beredd att acceptera efter avslutad försäljning, eller om staten genom att acceptera ett aktiepris som ligger betydligt lägre än det aktiepris som betalas till andra aktieägare inte i praktiken beviljar ett statligt stöd till Lufthansa och därmed till Austrian Airlines.

([9]) Negativa priser anges i fortsättningen inom parentes.

(27) När det gäller det negativa pris som Lufthansa ska betala är det inte klart om alla anbudsgivare fick möjlighet att lämna anbud utifrån samma förutsättningar, vilket också uttrycktes i klagomålet från Air France/KLM. Det framgick inte heller om alla anbudsgivare fick tillräckligt med tid och information för värdering av de tillgångar som skulle förvärvas. Kommissionen påpekade också att det pris som Lufthansa skulle betala för de aktier som köps av staten skiljer sig från (dvs. är lägre än) det pris som ska betalas till de enskilda aktieägarna.

2.2.2 *ÖIAG agerade som en privat investerare, eftersom alla andra lösningar skulle ha medfört högre kostnader*

(28) De österrikiska myndigheterna förklarade att ÖIAG, om bolaget inte hade sålt sin andel, hade ställts inför ett av tre möjliga scenarier, som skulle ha lett till högre kostnader:

— Likvidation av Austrian Airlines: ÖIAG skulle bära kostnaderna (uppskattade till högst […] euro) i samband med en kontrollerad likvidation av Austrian Airlines.

— Konkursansökan från Austrian Airlines sida: ÖIAG stöder inte Austrian Airlines, vilket hade lett till att företaget hade blivit insolvent. Direkta och indirekta kostnader som skulle ha varit högre än nettokostnaderna för privatiseringen skulle då belasta ÖIAG.

— Omstrukturering av Austrian Airlines med bevarad självständighet (*stand-alone*-lösning): ÖIAG finansierar omstruktureringen av Austrian Airlines så att företaget kan bevara sin självständighet (*stand-alone*-lösning).

(29) I inledningen av förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida det alternativ som staten valt motsvarade agerandet av en privat investerare. Kommissionen hade inte tillräcklig information, vare sig om de likvidationskostnader som skulle ha uppkommit i händelse av en upplösning av företaget eller om de kostnader och förluster som ÖIAG skulle ha fått bära i händelse av insolvens. Kommissionen hade inte heller tillräcklig information för att utvärdera alternativet med bevarad självständighet.

(30) Kommissionen påpekade att den i allmänhet inte accepterar att en andelsägare automatiskt är skyldig att bära kostnader som uppkommer på grund av insolvens eller likvidation av ett företag. ÖIAG:s överväganden av de sociala och ekonomiska konsekvenserna av att inte stödja Austrian Airlines föreföll vara en följd av att ÖIAG är ett statligt holdingbolag. Kommissionen påpekade också att de österrikiska myndigheternas argumentation dessutom förutsätter att det pris som betalas av den valde anbudsgivaren är det högsta möjliga priset.

2.2.3 *Den framlagda planen om omstrukturering av Austrian Airlines*

(31) Då kommissionen hade kommit till slutsatsen att det inte kunde uteslutas att det förelåg ett statligt stöd, måste den granska omstruktureringsplanen utifrån tillämplig lagstiftning, nämligen utifrån gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([10]) (nedan *riktlinjer från 2004*) samt kommissionens meddelande om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget samt artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd till flygsektorn ([11]) (nedan *flygriktlinjerna från 1994*).

(32) I dessa riktlinjer anges olika förutsättningar under vilka omstruktureringsstöd kan beviljas. I inledningen av förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida dessa förutsättningar uppfylldes i fråga om företagets rätt till stöd, återupprättandet av den långsiktiga lönsamheten, stödbeloppet, kompensationsåtgärderna och det egna bidragets omfattning.

3. ÖSTERRIKES SYNPUNKTER

(33) De österrikiska myndigheterna inledde sina kommentarer med bakgrundsinformation om privatiseringsförfaranden och en beskrivning av dessa. I linje med gemenskapsrätten ska privatiseringsförfarandet ha varit öppet och fullständigt offentliggjort och alla anbudsgivare ska ha behandlats lika under alla faser i privatiseringsförfarandet. Privatiseringsförfarandet genomfördes dock inom en snäv tidsram, men trots detta hade alla anbudsgivare enligt de österrikiska myndigheterna haft tillräcklig tid att inhämta all nödvändig information, och de ska ha varit i stånd att utarbeta ett slutligt anbud utifrån denna information.

3.1 Föreskrivna villkor vid privatiseringen

(34) När det gäller de villkor som föreskrivs i mandatet att privatisera gjorde de österrikiska myndigheterna en åtskillnad mellan *best-effort*-mål,

i) bevarandet av ett för Österrike lämpligt flyglinjenät och

ii) bästa möjliga bevarande av arbetstillfällen,

och bindande mål,

iii) bevarandet av varumärket Austrian

iv) bevarandet av huvudkontoret i Österrike,

v) bildandet av en kommitté för tillvaratagande av lokala österrikiska intressen.

vi) bevarandet av en kärnstruktur med österrikiska aktieägare med 25 procent plus 1 aktie.

([10]) EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.
([11]) EGT C 350, 10.12.1994, s. 5.

(35) De österrikiska myndigheterna uppger också att ingen av anbudsgivarna vid något tillfälle har förnekat att dessa mål skulle kunna förverkligas eller hävdat att målen utgör villkor som påverkar priset.

(36) I sitt beslut om att inleda ett formellt granskningsförfarande uppgav kommissionen i linje med sin beslutspraxis ([12]) att man med i fråga om målen i) ”bevarandet av ett för Österrike passande flyglinjenät” och iii) ”bevarandet av varumärket Austrian” har dragit slutsatsen att dessa villkor inte påverkar priset negativt.

3.1.1 *Bästa möjliga bevarande av arbetstillfällen*

(37) De österrikiska myndigheterna förklarar att dessa villkor inte borde inge några betänkligheter. De avtalsunderlag som ÖIAG presenterade för anbudsgivarna innehöll inga skyldigheter angående detta. De påpekar att kommissionen i sin beslutspraxis har klargjort att diskrimineringsfria villkor, där köparen uppmanas att bevara arbetstillfällen, är tillåtna ([13]). Det är uteslutet att detta villkor påverkar priset, eftersom det endast handlar om en diskrimineringsfri *best-efforts-klausul* som inte är rättsligt bindande ([14]).

3.1.2 *Bevarandet av huvudkontoret i Österrike*

(38) Ett mål som anges i mandatet att privatisera är bevarandet av Austrian Airlines huvudkontor i Österrike. De österrikiska myndigheterna anger att det är en förutsättning för innehavet av trafiktillstånd att det registrerade sätet ligger i den medlemsstat där trafiktillståndet utfärdats ([15]). Om Austrian Airlines huvudkontor eller registrerade säte skulle lokaliseras utanför Österrike skulle detta medföra ett indragande av trafiktillståndet. Enligt de gemenskapsrättsliga bestämmelserna (förordning (EG) nr 1008/2008) och österrikisk rätt (luftfartslagen) skulle Austrian Airlines följaktligen inte längre kunna fortsätta med flygverksamheten ([16]).

([12]) Kommissionens beslut av den 17 september 2008 om statligt stöd N 321/08, N 322/08 och N 323/08, Grekland – försäljning av vissa av Olympic Airlines/Olympic Airways Services tillgångar, ännu ej offentliggjort i EUT, skälen 59, 184 och 185, och kommissionens beslut av den 12 november 2008, Statligt stöd N 510/08, Italien – Alitalia, EUT C 46, 25.2.2009, s. 6, skälen 29, 123 och 124.
([13]) Kommissionens beslut 2000/628/EG av den 11 april 2000 om de stödåtgärder som Italien genomfört till förmån för Centrale del Latte di Roma, EGT L 265, 19.10.2000, s. 15, skäl 91; kommissionens beslut 2001/798/EG om det statliga stöd som Tyskland beviljat till förmån för SKET Walzwerktechnik GmbH (statligt stöd C 70/97 [ex NN 123/97]), EGT L 301, 17.11.2001, s. 37.
([14]) Kommissionens beslut 2008/767/EG av den 2 april 2008 om det statliga stöd C 41/07 (ex NN 49/07) som Rumänien har beviljat företaget Tractorul, EUT L 263, 2.10.2008, s. 5, skäl 44.
([15]) Artikel 4 a tillsammans med artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning), EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.
([16]) Kommissionens beslut av den 12 november 2008 om statligt stöd N 510/08, Italien – Alitalia, EUT C 46, 25.2.2009, s. 6, skäl 125.

(39) Bevarandet av huvudkontoret i Österrike skulle också krävas inom ramen för bilaterala luftfartsavtal. Avtalens giltighet är knuten till ett giltigt trafiktillstånd. För att Austrian Airlines affärsverksamhet ska kunna fortsätta krävs det därför att Austrian Airlines huvudkontor är kvar i Österrike.

(40) De österrikiska myndigheterna anger att jämförbara modeller har valts vid tidigare sammanslagningar inom luftfartssektorn – SWISS/Sabena och Air France/KLM – för att trafiktillstånd ska erhållas. Modellen skulle därför vara en känd och accepterad struktur inom denna bransch. Med hänsyn till de rättsliga ramvillkoren har ingen av anbudsgivarna för Austrian Airlines ifrågasatt det faktum att huvudkontoret ska vara kvar i Österrike. Detta faktum ska alltså ha beaktats i planerna för övertagandet och inte ha påverkat priset.

3.1.3 *Bevarandet av en kärnstruktur med österrikiska aktieägare med 25 procent plus 1 aktie*

(41) De österrikiska myndigheterna påpekar att detta villkor grundar sig på kraven i bilaterala luftfartsavtal enligt österrikisk rätt.

(42) Erhållandet av start-, landnings-, och linjerättigheter är enligt bilaterala luftfartsavtal i många fall till knutet till utövandet av betydande äganderätter och en faktisk kontroll utförd av personer av en viss nationalitet. När det gäller ett i Österrike registrerat flygbolag innebär denna betydande äganderätt att österrikiska medborgare eller österrikiska företag måste vara majoritetsdelägare i flygbolaget, så att de bilaterala luftfartsavtalen fortsätter att gälla. Om en österrikisk aktiemajoritet inte längre föreligger kan tredjelandet dra in start-, landnings- och linjerättigheterna.

(43) Enligt § 9, andra stycket i reglerna för ÖIAG ska detta bolag inom ramen för sin delägarförvaltning behålla det inflytande som gör det möjligt för bolaget att vara med och fatta beslut vid bolagsstämmorna som enligt aktielagstiftningen kräver minst tre fjärdedels majoritet, antingen på grundval av innehavet av en andel på 25 procent plus 1 aktie i det röstberättigade grundkapitalet eller på grundval av rättigheter eller avtal med tredje part.

(44) På grundval av mandatet att privatisera ställdes ÖIAG inför valet att antingen minska sin andel i Austrian Airlines till 25 procent plus 1 aktie eller att acceptera en transaktionsstruktur från anbudsgivarnas sida som garanterar en kärnstruktur med österrikiska aktieägare med 25 procent plus 1 aktie. I linje därmed har anbudsgivarna vid de diskussioner som förts med dem uppmanats att föreslå sådana transaktionsstrukturer. Ingen av anbudsgivarna har kommit med några principiella invändningar mot strukturen.

(45) Ett övertagande av Austrian Airlines av icke-österrikare skulle enligt Österrike leda till upphävandet av vissa bilaterala överenskommelser och därmed till förlust av start- och landningsrättigheter samt flygrättigheter för Austrian Airlines sträckor, vilka har fastställts i dessa folkrättsliga överenskommelser. På grundval av Austrian Airlines affärsmodell, som bygger på trafiksträckor till länder i Central- och Österuropa som ligger utanför gemenskapen samt länder i Mellanöstern och Centralasien, är dessa bilaterala överenskommelser av avsevärd ekonomisk betydelse.

(46) Eftersom mandatet att privatisera gällde avyttring av ÖIAG:s samtliga andelar kunde ÖIAG bara sälja sina andelar i Austrian Airlines på grundval av den av alla anbudsgivare föreslagna transaktionsstrukturen (en i Österrike registrerad privat stiftelse) med samtidigt bevarande av de värdefulla trafikrättigheterna för flygbolaget och genomförande av den fullständiga privatiseringen. Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning var villkoret med en kärnstruktur med österrikiska aktieägare nödvändigt för att bibehålla avgörande rättigheter, och det skulle inte påverka det överenskomna priset. Den lösning på problemet som man kommit fram till är också kostnadsneutral.

3.1.4 *Bildandet av en kommitté för tillvaratagande av lokala österrikiska intressen.*

(47) De österrikiska myndigheterna förklarar att en sådan kommitté, som inte deltar i Austrian Airlines beslutsprocess, är en typ av kommitté som är allmänt förekommande inom branschen och som kommissionen i jämförbara fall aldrig har invänt emot ([17]). Detta påverkar inte priset, eftersom kommittén i fråga bara har en rådgivande funktion och inte något rättslig eller faktiskt inflytande över företaget. Kommittén har framför allt ingen vetorätt eller medbestämmanderätt. Ingen av anbudsgivarna i privatiseringsförfarandet har heller uppgett att kravet på en sådan kommitté skulle vara problematiskt.

3.2 **Priset motsvarar marknadspriset**

(48) Enligt Österrikes uppfattning är priset en följd av det privatiseringsförfarande som genomfördes enligt kraven i kommissionens tjugotredje rapport om konkurrenspolitiken ([18]) samt riktlinjerna från 1994. ÖIAG:s andelar i Austrian Airlines ska ha sålts efter ett konkurrensförfarande till den anbudsgivare som gav det högsta anbudet.

(49) De österrikiska myndigheterna hävdar att endast ett negativt pris kunde uppnås i den aktuella ekonomiska situationen.

([17]) Inom ramen för den stiftelse som grundades vid sammanslagningen av Swissair och Sabena (kommissionens beslut 95/404/EG) inrättades en styrelse som gavs operativa befogenheter.

([18]) Se *den 23:e rapporten om konkurrenspolitiken*, 1993 (ISBN 92-826-8372-9), punkterna 402 och 403.

(50) Utöver de aktier som man förvärvat från staten vill Lufthansa också förvärva aktier som är spridda mellan olika ägare, för att uppnå kontroll över hela företaget. Priset för dessa andelar vid ett sådant anbud om övertagande bestäms av Österrikes lag om företagsförvärv.

(51) Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning ska värderingen av statens andelar ses mot bakgrund av transaktionens sammanlagda pris, som är ett resultat av det försäljningspris som uppnåddes av ÖIAG i anbudsförfarandet samt kostnaderna för övertagandet av de aktier som är spridda mellan olika aktieägare enligt de rättsliga bestämmelserna. Enligt Österrikes lag om företagsförvärv måste priset för övertagande minst motsvara den genomsnittliga börskursen för aktierna under de senaste sex månaderna före det datum då avsikten att avge ett anbud uttrycktes, viktad utifrån aktuella transaktionsvolymer ([19]). Det pris som Lufthansa erbjudit aktieägarna av det spridda innehavet uppgår till 4,49 euro och uppfyller därmed kraven i Österrikes lag om företagsförvärv.

(52) Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning är övertagandepriset i övertagandeanbudet snedvridet och speglar inte Austrian Airlines verkliga ekonomiska värde, utan är en följd av lagen om företagsförvärv ([20]). Detta visar sig i kursutvecklingen för Austrian Airlines aktier sedan början av 2008. Före utfärdandet av mandatet att privatisera den 12 augusti 2008 låg aktiekursen under 3,00 euro och först i början av september hade den stigit till över 7,00 euro. Därefter ska kursen för Austrian Airlines aktier åter ha fallit kraftigt och ligger nu sedan flera veckor tillbaka långt under Lufthansas övertagandepris på 4,49 euro per aktie. Dessa kraftiga kurssvängningar i Austrian Airlines-aktien är ett resultat av spekulation och står inte alls i samband med företagets faktiska värde.

(53) Ytterligare en orsak till att Lufthansa måste ge de enskilda aktieägarna ett tilltalande anbud är det faktum att Lufthansa avser att uppnå total kontroll över Austrian Airlines. Lufthansa har för avsikt att köpa 90 procent av Austrian Airlines. Om denna tröskel uppnås skulle det kunna medföra en rättighet att lösa in resterande aktier (*squeeze-out*) och därmed ett övertagande av 100 procent av andelarna. Som enda andelsinnehavare skulle Lufthansa lättare kunna genomföra sina planer, eftersom beslutsfattandet skulle underlättas. Dessutom skulle alla fördelar som kom av de planerade investeringarna komma Lufthansa till godo.

([19]) § 26 stycke 1 i den österrikiska lagen om företagsförvärv.

([20]) Ett undantag från det föreskrivna övertagandeanbudet skulle inte ha varit godtagbart, eftersom detta bara innebär att det för närvarande inte är nödvändigt att lämna in ett föreskrivet anbud, men att ett sådant anbud för övertagandet av minst 90 % av Austrian Airlines hade behövt lämnas in senare. En sänkning av övertagandepriset hade försvårat Lufthansas övertagande av Austrian Airlines, eftersom det sänkta övertagandepriset skulle ha varit avsevärt lägre än priset på börsen och endast få aktieägare skulle ha accepterat övertagandeanbudet.

(54) De österrikiska myndigheterna påpekar att en försäljning till ett negativt pris är tillåtet enligt gemenskapsrätten. Kommissionen har i flera beslut ([21]) bekräftat att ett symboliskt eller negativt pris, som följer av ett privatiseringsförfarande som uppfyller kraven i den tjugotredje konkurrensrapporten eller av en värdering, inte ska ses som statligt stöd.

(55) Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning är det pris som Lufthansa bjudit det högsta uppnådda marknadspriset. Det bör också beaktas att såväl Lufthansa som Austrian Airlines är medlemmar i Star Alliance. Anbudsgivare som inte ingår i Star Alliance (Air France/KLM och S7) skulle därför i sitt anbudspris ha behövt ta hänsyn till de extra kostnaderna för att byta allians. De österrikiska myndigheterna menar att dessa kostnader skulle kunna uppgå till […] euro.

(56) De österrikiska myndigheterna förklarar dessutom att det av S7 inlämnade (om än icke bindande) anbudet hade ett […] pris, och betonar att ett anbud från en konkurrent enligt kommissionens beslutspraxis ([22]) är en bra indikator för beräkningen av ett företags marknadsvärde.

(57) När det gäller skuldförbindelsen förklarar myndigheterna att den maximala betalningen utifrån denna skulle vara 164,1 miljoner euro och […] ([23]).

3.3 **ÖIAG:s agerande som en privat investerare**

(58) Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning skulle ÖIAG:s beslut att sälja Austrian Airlines till ett negativt pris också ha fattats av en privat investerare ([24]) som

([21]) Kommissionens beslut 2002/631/EKSG av den 7 maj 2002 om stöd som Tyskland enligt uppgift beviljat RAG AG inom ramen för privatiseringsförfarandet av Saarbergwerke AG, EGT L 203, 1.8.2002, s. 52, skäl 60; kommissionens beslut 2002/200/EG av den 3 juli 2001 om det statliga stöd som Spanien har beviljat och avser att bevilja för omstruktureringen av Babcock Wilcox, EGT L 67, 9.3.2002, s. 50, skäl 61.

([22]) Kommissionens beslut 2008/366/EG av den 30 januari 2008 om det statliga stöd C 35/2006 (f.d. NN 37/06) som Sverige har genomfört till förmån för Konsum Jämtland ekonomisk förening, EUT L 126, 14.5.2008, s. 3, skälen 50 och 58.

([23]) […]

([24]) Se EG-domstolens dom av den 21 mars 1991, mål C-305/89, *Italien/kommissionen* ("Alfa Romeo"), REG 1991, I-1603; EG-domstolens dom av den 14 september 1994 i målen C-278/92, C-279/92 och C-280/92, *Spanien/kommissionen* ("Hytasa"), REG 1994, I-4103.

styrs av vinstmöjligheter på lång sikt, eftersom det negativa priset leder till betydligt lägre kostnader än alternativa scenarier. Austrian Airlines insolvens skulle ha lett till avsevärda förluster i värdet på andra andelar som ägs av Republiken Österrike. Dessutom skulle ÖIAG ha behövt stå för kostnaderna för en social plan. De andra tänkbara alternativa scenarierna, en kontrollerad avveckling av Austrian Airlines eller en fortsatt drift med bevarad självständighet, hade också lett till kostnader som skulle ha varit högre än det negativa priset.

3.3.1 *Kostnader i samband med en insolvens för Austrian Airlines*

(59) Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning skulle ÖIAG:s kostnader till följd av en insolvens för Austrian Airlines ha varit betydligt högre än det negativa priset. Insolvensen hade kunnat leda till en kraftig värdeminskning för andra statliga andelar. De österrikiska myndigheterna åberopar en analys som genomförts av Merrill Lynch, enligt vilken en insolvens för Austrian Airlines hade kunnat leda till en försämring av kreditvärdigheten för andra systerbolag i statlig ägo, vilket hade yttrat sig i högre refinansieringskostnader och aktiekursförluster. Den förväntade sänkningen av kreditvärdigheten skulle påverka systerbolagen oberoende av det faktum att ÖIAG bara innehar en minoritetsandel i Austrian Airlines ([25]).

(60) Dylika aktiekursförluster skulle inte vara en följd av rättsliga eller frivilligt övertagna skyldigheter, utan omedelbara konsekvenser av en insolvens hos Austrian Airlines. De österrikiska myndigheterna anser därför att även en privat investerare skulle ställa kapital till ett dotterbolags förfogande om omfattningen av de väntade kursförlusterna skulle överstiga de kostnader som skulle uppkomma vid undvikande av en insolvens hos dotterbolaget.

(61) Enligt den analys som genomförts av Merrill Lynch skulle värdeförlusten för enbart ÖIAG:s andelar (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) kunna uppgå till omkring […] euro. […] Mot bakgrund av detta är det troligt att den totala aktieförlusten för den faktiska betalningsmottagaren, Republiken Österrike, (som uppgick till […] euro) skulle ha överstigit det negativa priset med stor marginal.

(62) Enligt de österrikiska myndigheternas redogörelse betonade kreditvärderingsinstituten det faktum att dotterbolagens kreditvärdighet främjas genom ägarstödet från deras privata moderbolag. Det exempel de tog upp är höjningen av kreditvärdigheten för Hypovereinsbank med tre nivåer, vilket återspeglar UniCredits 100-procentiga ägande. Dessutom ger de ytterligare exempel, där en sänkt kreditvärdighet för moderbolaget har lett till en motsvarande sänkning för dotterbolaget (se tabellen nedan).

Tabell 1

Exempel på sänkning av kreditvärdigheten för ett dotterbolag efter en sänkning av kreditvärdigheten för moderbolaget

Moderbolag	Dotterbolag	Datum	Sänkning av kreditvärdigheten (Standard & Poor's)	
			Moderbolag	Dotterbolag
Postbank	BHW Bausparkasse	22 juni 2007	Från A till A–	Från A– till BBB+
Post	Postbank	22 juni 2007	Från A till A–	Från A till A–
UniCredit	Bank Austria	18 mars 2009	Från A+ till A	Från A+ till A
UniCredit	Hypovereinsbank	18 mars 2009	Från A+ till A	Från A+ till A

(63) […]

(64) Eftersom ÖIAG och de företag där det har ägarintresse – såsom Telekom Austria AG, Österreichische Post AG och OMV AG – är mycket kända i Österrike, skulle varje försämring av företagens situation och varumärkenas anseende få omfattande konsekvenser. En privat investerare i samma situation som ÖIAG skulle därför i händelse av en insolvens för Austrian Airlines överta kostnaderna för den sociala planen, även om denne inte var rättsligt skyldig att göra detta.

(65) Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning motsvarar kostnaderna för en hypotetisk social plan det belopp som en likvidation skulle medföra i detta sammanhang. Därför skulle de anställda på det hela taget inte befinna sig i en sämre situation än vid en ordnad likvidation med en social plan.

(66) De österrikiska myndigheterna uppskattar de frivilliga sociala kostnaderna till […] euro för Austrian Airlines-koncernen (Austrian Airlines […] euro och Tyrolean […] euro) efter avdrag för betalningarna till den österrikiska insolvensersättningsfonden (se nedanstående tabell).

([25]) Vid den analys som genomfördes av Merrill Lynch tillskrivs ÖIAG resp. Republiken Österrike bara förluster i proportion till sina andelar.

Tabell 2

De skyldigheter som skulle övertas av ÖIAG med avseende på anställda i händelse av en insolvens för Austrian Airlines-koncernen

(i miljoner euro)

Skyldigheter med avseende på anställda i händelse av en insolvens för Austrian Airlines-koncernen	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Austrian Airlines-koncernen
Avgångsvederlag enligt rättsliga bestämmelser och kollektivavtal	(…)	(…)	(…)
Pensioner	(…)	(…)	(…)
Semesterersättning	(…)	(…)	(…)
Övriga kostnader med avseende på anställda	(…)	(…)	(…)
Social plan	(…)	(…)	(…)
Pensionsrättigheter	(…)	(…)	(…)
Skyldigheter med avseende på anställda totalt	(…)	(…)	(…)
Betalningar till den österrikiska insolvensersättningsfonden	(…)	(…)	(…)
Skyldigheter som ska övertas av ÖIAG totalt	(…)	(…)	(…)

3.3.2 *Kostnader för en ordnad avveckling av Austrian Airlines*

(67) På denna punkt uppskattar de österrikiska myndigheterna de totala kostnaderna för en likvidation till en storleksordning av […] euro, varav omkring […] euro (uppskattning grundad på de genomsnittliga skulderna med avseende på anställda) hänför sig till den sociala planen för före detta anställda. Andra kostnader är en följd av upphävandet av avtal, varav […]. Avtal rörande […] måste i alla händelser upphävas i förtid.

3.3.3 *Kostnader som skulle påföras ÖIAG för en omstrukturering med bevarad självständighet*

(68) För den händelse att Austrian Airlines skulle behöva fortsätta drivas självständigt skulle företaget enligt den österrikiska regeringens bedömning kunna förvänta sig ett […] verksamhetsresultat 2009, huvudsakligen till följd av den kraftigt minskade efterfrågan på grund av den ekonomiska krisen.

(69) Ett direkt problem för företaget skulle vara den bristande likviditeten. Utöver de minsta möjliga likviditetsreserverna på […] euro för att klara […] behöver Austrian Airlines ytterligare likviditet för omstrukturering samt för […]. Dessutom bör det noteras att Austrian Airlines likviditet i slutet av 2008 låg på endast […].

(70) *Stand-alone*-lösningen grundar sig på en […], vid vilken endast två eller tre destinationsorter skulle behållas. På grund av detta skulle […]. Detta skulle leda till engångsnedskrivningar på […] euro. Dessutom skulle personalstyrkan minskas med […] heltidstjänster. Engångskostnaderna för den sociala planen uppskattas till […] euro.

(71) Resultatet skulle bli en förlorad omsättning på omkring […] euro under 2009, som skulle få en negativ effekt på kassaflödet. Enligt de österrikiska myndigheternas bedömning skulle *stand-alone*-planen under 2009–2011 leda till en likviditetsbrist på […] euro ([26]).

3.3.4 *Slutsats*

(72) För de österrikiska myndigheterna var försäljningen av andelarna i Austrian Airlines till ett negativt pris det ekonomiskt mest fördelaktiga alternativet. Eftersom Österrike valde det ekonomiskt mest fördelaktiga alternativet har landet agerat som en privat investerare.

3.4 **Planen för omstrukturering av Austrian Airlines**

3.4.1 *Austrian Airlines är ett företag i svårigheter*

(73) Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning är Austrian Airlines ett företag i svårigheter enligt riktlinjerna från 2004, eftersom det skulle ha blivit insolvent utan beviljandet av ett undsättningsstöd i slutet av december 2008. Undsättningsstödet garanterade att Austrian Airlines kunder överleva under de följande sex månaderna. För att säkra den långsiktiga lönsamheten och en varaktig omorganisation av företaget skulle denna omstrukturering dock vara nödvändig. Om omstruktureringsplanen inte skulle godkändes skulle Austrian Airlines omedelbart riskera insolvens.

([26]) Denna består av […].

(74) De österrikiska myndigheterna förklarade vidare att Austrian Airlines är ett oberoende företag, vars svårigheter beror på själva företaget och den särskilda situationen inom luftfartssektorn. I regeringens beslut i fråga om stödet och i de avtal som slutits mellan ÖIAG och Lufthansa angavs att stödet skulle komma Austrian Airlines och inte Lufthansa till godo. Därför skulle stödet överlämnas till Austrian Airlines. Lufthansa skulle ur stödrättslig synvinkel inte vara mottagare av det statliga stödet i samband med ett övertagande av Austrian Airlines.

(75) De förklarar också att Austrian Airlines fram till att försäljningen är slutförd inte är en del av Lufthansakoncernen, varför punkt 13 i riktlinjerna från 2004 inte är tillämplig. Frågan om Lufthansa hade kunnat sanera Austrian Airlines finansiellt med egna medel uppkommer därmed inte. Det skulle inte heller bli fråga om något koncernförhållande mellan Lufthansa och Austrian Airlines på grundval av det aktuella samarbetet inom ramen för Star Alliance. Samarbetet inom Star Alliance omfattade 24 flygbolag, och detta innebär inget koncernförhållande.

(76) Enligt de österrikiska myndigheternas bedömning skulle transaktionen inte leda till någon påtaglig begränsning av konkurrensen. Detta framgår främst av det faktum att Lufthansa och Austrian Airlines redan samarbetar i stor utsträckning. Utöver samarbetet inom Star Alliance drivs trafiken mellan Tyskland och Österrike som ett samriskföretag, där en optimering av dessa sträckor eftersträvas och där även kostnader och intäkter delas.

3.4.2 *Kostnadsbesparingar och synergier på grund av omstruktureringsplanen*

(77) Även om Lufthansa och Austrian Airlines redan samarbetar inom Star Alliance och driver ett samriskföretag skulle ytterligare kostnadsminskningar och en ökad omsättning kunna uppnås enligt de österrikiska myndigheterna. Detta beror på att en integration av företag inom luftfartssektorn i samband med ett kapitaltillskott är betydligt starkare såväl ur ekonomisk som samhällelig synpunkt, vilket skulle leda till betydligt högre besparingar än i ett partnerskap utan kapitaltillskott, som begränsar sig till samordning av vissa aspekter i verksamheten, eller till verksamheten inom samriskföretaget. Myndigheterna hänvisar till undersökningar enligt vilka besparingar på omkring 1,9 procent uppnås för rent samordnande partnerskap, medan gemensam affärsverksamhet leder till besparingar på omkring 5,6 procent av de totala kostnaderna. Ett samarbete som stöds genom kapitaltillskott leder däremot till besparingar på omkring 11,4 procent ([27]).

(78) Lufthansas övertagande av Austrian Airlines kommer också att möjliggöra besparingar genom […]. Andra centrala besparingar uppnås genom sparpotentialer […].

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

(79) De kostnadssynergier som kan uppnås genom det redan befintliga samarbetet uppskattas av Lufthansa till omkring […] euro årligen. Utöver detta tillkommer avkastningssynergier på omkring […] euro årligen, som särskilt skulle vara ett resultat av […]. Totalt uppgår de ytterligare synergierna till omkring […] euro årligen.

3.4.3 *Stödets proportionalitet*

(80) Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning utgör beloppet på 500 miljoner euro ett nödvändigt minsta belopp för att återupprätta en långsiktig lönsamhet för Austrian Airlines. Utan detta tillskott, som används för att minska Austrian Airlines skulder, skulle […].

3.4.4 *Kompensationsåtgärder*

(81) Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning är det inte nödvändigt med kompensationsåtgärder enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. I detta sammanhang hänvisar de österrikiska myndigheterna till punkt 38.3 i riktlinjerna från 1994, enligt vilken ett omstruktureringsprogram måste omfatta en kapacitetsminskning om återställandet av den ekonomiska livsdugligheten och/eller marknadssituationen skulle kräva detta. Eftersom riktlinjerna från 1994 avseende luftfartssektorn utgör en *lex specialis*, ska dessa gå före kraven i riktlinjerna från 2004. I föreliggande fall hävdar de österrikiska myndigheterna att vare sig återupprättandet av den ekonomiska livsdugligheten eller marknadssituationen gör kompensationsåtgärder nödvändiga utöver de åtgärder som redan planerats till följd av omstruktureringen.

(82) I alla händelser utgör redan den kapacitetsminskning som infördes 2006 inom ramen för programmet Go4Profit en betydande kompensationsåtgärd. Dessutom medför omstruktureringsplanen ytterligare åtgärder som innebär betydande kompensationsåtgärder, vilket klargjordes i inledningen av förfarandet. De österrikiska myndigheterna hävdar att de av Austrian Airlines redan omsatta samt de framtida planerade kompensationsåtgärderna innebär ett kompensationspaket som placerar sig i övre delen av de krav som kommissionen har ställt vid andra tidigare omstruktureringar. Detta gäller särskilt mot bakgrunden att Austrian Airlines är ett medelstort flygbolag och att kompensationsåtgärderna enligt punkt 40 i riktlinjerna från 2004 måste stå i proportion till företagets storlek.

3.4.5 *Eget bidrag*

(83) I detta sammanhang hänvisar de österrikiska myndigheterna till att omstruktureringskostnaderna för Austrian Airlines (utan undsättningsstödet på 200 miljoner euro, som ska återbetalas efter avslutat övertagande) uppgick till omkring […] euro. Dessa sammanfattas i nedanstående tabell.

Tabell 3

Omstruktureringskostnader för Austrian Airlines enligt de österrikiska myndigheterna

Åtgärd	Omstruktureringskostnader (milj. euro)	Eget bidrag (milj. euro)	Stöd från Österrike
a) Finansiell omstrukturering	(…)	(…)	(…)
b) Austrian Airlines program Go4Profit	(…)	(…)	(…)
c) Kostnader för att uppnå synergier	(…)	(…)	(…)
d) Rådgivnings- och transaktionskostnader	(…)	(…)	(…)
e) högre refinansieringskostnader på grund av finanskrisen	(…)	(…)	(…)
Totalt belopp	(…)	[…] (Det egna bidraget: 55,5 %)	(…)

(84) Austrian Airlines skuldsättning ([…] euro under 2008) ligger betydligt högre än Lufthansas […]. Kostnaderna för denna uppskattas till […] euro.

(85) Ytterligare kostnader för omstruktureringsåtgärder på […] euro uppkom för att den årliga synergieffekt som tas upp i omstruktureringsplanen skulle uppnås. Det hävdas att de kostnader på […] euro för programmet Go4Profit som uppkommit för omstruktureringsåtgärder som vidtagits tidigare av Austrian Airlines också ska räknas in, eftersom detta är en ännu pågående process.

(86) Till detta ska också räknas transaktionskostnader på […] euro och högre refinansieringskostnader på […] euro på grund av finanskrisen.

4. SYNPUNKTER FRÅN TREDJE PART

4.1 Austrian Airlines

(87) Austrian Airlines synpunkter klargjordes i en skrivelse av den 13 april 2009 och motsvarar helt och hållet de österrikiska myndigheternas synpunkter.

(88) När det gäller den frivilliga betalningen av sociala kostnader i händelse av insolvens betonar Austrian Airlines att sådana betalningar från majoritetsaktieägarnas sida kan vara oundvikliga med tanke på anseendet och för att undvika social och verksamhetsmässig oro i systerföretag. Austrian Airlines kommenterar att det finns en särskild form av relation mellan arbetsgivare och arbetstagarföreträdare som är typisk för Österrike. Förbindelserna mellan arbetsmarknadens parter förpliktigar en arbetsgivare att finansiera sociala planer och frivilligt kompensera för ytterligare sociala kostnader, även i situationer där arbetsgivaren inte skulle vara rättsligt skyldig att göra detta. Dessutom förklarar Austrian Airlines att de uppskattade kostnaderna för den sociala planen på […] euro för 7 914 anställda var lägre än jämförbara kostnader. I fråga om Austria Tabak hade kostnaderna 2005 på […] euro per anställd stigit till hela […] euro per anställd 2009. Austrian Airlines tog dessutom upp exempel på frivilligt övertagna kostnader för den sociala planen vid avveckling/likvidation av dotterbolag och/eller produktionsanläggningar i Österrike.

Tabell 4

Exempel på frivilligt övertagna sociala kostnader i händelse av avveckling/likvidation av dotterbolag och/eller produktionsanläggningar i Österrike

Företag	År	Anställda	Övertagna sociala kostnader	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	från 1995	150	Social plan	(…)
Semperit Reifen GmbH	1997–2002	1 000	Sysselsättningsstiftelse och social plan	(…)
Philips, stängning av fabriken i Lebring	1999–2000	200–300	Social plan	(…)
Elektra Bregenz	2003	234	Avgångsvederlag och social plan	(…)
Legrand Austria	2003–2004	150	Social plan	(…)
Verbund, stängning av kraftverket Voitsberg IV	2004	220	Sysselsättningsstiftelse och extra avgångsvederlag	(…)
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–2005	55	Social plan	(…)
Austria Tabak	2005	220	Avgångsvederlag och sysselsättningsstiftelse	(…)
Austria Tabak	2009	269	Avgångsvederlag och sysselsättningsstiftelse	(…)
Thonet-Wien, stängning av fabriken i Friedberg	2006	25	Extra avgångsvederlag	(…)
AT & S	2007	35	Social plan	(…)

(89) Eftersom privata holdingbolag frivilligt får överta sociala kostnader på en viss nivå vid avveckling av affärsgrenar eller fabriker anser Austrian Airlines att ÖIAG i händelse av insolvens frivilligt borde överta sociala kostnader upp till en nivå som motsvarar de sociala kostnaderna vid en strukturerad likvidation.

Tabell 5

Uppskattade genomsnittliga sociala kostnader för Austrian Airlines AG (utan Tyrolean)

(i miljoner euro

	Sociala kostnader	
	Minsta belopp	Högsta belopp
Avgångsvederlag	(…)	(…)
Semesterersättning	(…)	(…)
Pensionssystem	(…)	(…)
Social plan	(…)	(…)
Totalt	(…)	(…)

(90) Austrian Airlines förklarar att utbetalningen av avgångsvederlag ([…] euro) gällde de rättsliga och kollektivavtalsenliga skyldigheterna fram till den 30 juni 2009, inklusive uppskattningsvis […] euro för anställda utanför Österrike. Den stora skillnaden mellan det minsta beloppet ([…] euro) och det högsta beloppet ([…] euro) i de övertagna sociala kostnaderna inom ramen för pensionssystemet beror på […]. Den lägre uppskattningen på […] euro för pensionskostnaderna grundas på antagandet att […] skulle finansieras. Den högre uppskattningen på […] euro gäller den (inte osannlika) situationen där de anställda hävdar […].

(91) Även om Austrian Airlines medger att de uppskattade sociala kostnaderna ligger i […] delen av den normala socialplansersättningen i Österrike, förklarar företaget att det förelegat faktorer som berättigat detta belopp. För det första har Austrian Airlines personal arbetat länge inom företaget, i genomsnitt […] år för piloter och […] år för ekonomisk och teknisk personal samt kabinpersonal. För det andra har alla ersättningar inom ramen för den sociala planen för detta företag påverkats av de […] genomsnittslönerna för piloter och andra anställda i jämförelse med arbetstagare inom andra sektorer. Den genomsnittliga månadslönen för Austrian Airlines cockpitpersonal uppgår till […] euro (2009), medan lönen för ekonomisk och teknisk personal samt kabinpersonal ligger på mellan […] och […] euro per månad. Dessutom ser sig Austrian Airlines som ett av de mest betydande företagen i Österrike, vars insolvens skulle ha fått stor uppmärksamhet i medierna.

(92) I ett likvidationsscenario skulle Austrian Airlines likvidationskostnader ha väntats vara mellan […] euro och […] euro.

Tabell 6

Scenario för en likvidation av Austrian Airlines

(i miljoner euro)

	Kostnader	
	Nedre värde	Övre värde
Försäljning av flygplan	(…)	(…)
Återbetalning av flygplansfinansiering	(…)	(…)
Sociala kostnader	(…)	(…)
Uppsägning av långfristiga avtal	(…)	(…)
Övriga kostnader och intäkter (salderade)	(…)	(…)
Totala kostnader	(…)	(…)

4.2 **Lufthansa**

(93) Lufthansa tog inledningsvis upp sina synpunkter från den 9 april 2009, att transaktionens ekonomiska parametrar hade förändrats avsevärt sedan oktober 2008, då företaget lade fram sitt anbud om att köpa Austrian Airlines. Dessa förändringar speglade Austrian Airlines strukturella problem samt förändringarna i den ekonomiska miljön, som sedan dess hade försämrats kraftigt. Subprime-krisen har utvecklats till den värsta finanskrisen på årtionden och lett till en allvarlig lågkonjunktur i realekonomin.

(94) Lufthansa räknar med lågkonjunktur på de europeiska marknaderna under 2009, eventuellt under 2010 och eventuellt också därefter, vilket skulle påverka affären och den planerade omstruktureringen av Austrian Airlines därefter. Lufthansa anser dock att Austrian Airlines långsiktiga lönsamhet kan återställas genom den planerade omstruktureringen, där uppnåendet av tröskeln för lönsamhet särskilt beror på lågkonjunkturens varaktighet och intensitet. Som det är nu är det uppenbart att Austrian Airlines kommer att ha svårigheter under de kommande […].

(95) När det gäller det pris som ska betalas förklarar Lufthansa att de villkor som fastställts i mandatet att privatisera inte hade haft någon inverkan på det pris som Lufthansa var villigt att betala för Austrian Airlines. Dessutom hade dessa villkor inte hindrat någon anbudsgivare från att delta i anbudsinfordran, i jämförelse med en privat auktion.

(96) Lufthansa hävdar dessutom att skillnaden mellan det pris som de enskilda aktieägarna blev erbjudna och det pris som ska betalas till ÖIAG inte inbegriper något statligt stöd. Det pris som ska betalas till ÖIAG består av ett fast pris på 366 268,75 euro och en skuldförbindelse vars värde beror på hur Austrian Airlines lyckas i sin verksamhet och på Lufthansaaktiens kursutveckling. Den högsta möjliga betalningen utifrån skuldförbindelsen uppgår till 4,48 euro per aktie. Det pris som ska betalas till de enskilda aktieägarna avgörs enligt § 26 i Österrikes lag om företagsförvärv. Detta pris uppgår till 4,49 euro per resterande aktie.

(97) Lufthansa hävdade att det inte skulle vara ekonomiskt rimligt att ålägga den högstbjudande anbudsgivaren att bjuda ett pris som motsvarar aktiekursen. Om staten hade beslutat att bjuda ut alla sina andelar på börsen, skulle aktiekursen ha sjunkit kraftigt. Det lägsta anbudspriset för övertagandet grundas på genomsnittskursen för aktien under den föregående perioden. Denna speglar inte nödvändigtvis andelarnas verkliga värde, vare sig vid tidpunkten för anbudet om övertagande eller vid tidpunkten för privatisering.

(98) I enlighet med detta motsvarar det högsta priset per aktie som betalas till ÖIAG (det fastställda priset plus det minsta beloppet från skuldförbindelsen) det pris per aktie som betalas till de andra aktieägarna inom ramen för övertagandeanbudet. Även om ÖIAG eventuellt erhåller ett lägre pris per aktie för sina andelar i Austrian Airlines än andra aktieägare innebär detta inte något statligt stöd, eftersom det pris som betalats till ÖIAG motsvarar marknadspriset. Lufthansa hänvisar till att man var det enda företag i försäljningsförfarandet som lade fram ett giltigt slutligt anbud. Per definition har Lufthansa därför gett det högsta anbudet. Resultatet av ett öppet konkurrensutsatt försäljningsförfarande måste gälla som marknadspris.

(99) I fråga om omstruktureringsplanen argumenterar Lufthansa att luftfartsriktlinjerna från 1994 och riktlinjerna från 2004 ska tillämpas parallellt. Vid beräkningarna i samband med affärsplanen ska försämringen av den ekonomiska situationen och läget på luftfartsmarknaderna beaktas i den utsträckning dessa kan förutses. […] Austrian Airlines långsiktiga lönsamhet skulle dock bara kunna återupprättas om den ändrade omstruktureringsplanen – samt ytterligare åtgärder för kostnadsminskning som ska fastställas – kan genomföras som planerat, så att de nödvändiga kostnadsbesparingarna kan uppnås.

(100) Lufthansa förklarar att beloppet för omstruktureringsstödet (500 miljoner euro) är det absoluta minimum som krävs för att återupprätta Austrian Airlines långsiktiga lönsamhet. Den ytterligare försämringen av den österrikiska och den globala luftfartsmarknaden har […].

(101) När det gäller kompensationsåtgärderna betonar Lufthansa att Austrian Airlines har minskat sin kapacitet avsevärt under de senaste åren. […].

(102) När det gäller kravet på ett betydande eget bidrag enligt punkt 43 ff. i riktlinjerna från 2004, hävdar Lufthansa att detta inte återspeglas i luftfartsriktlinjerna från 1994. Lufthansa betvivlar därför att detta kriterium skulle vara ett rättsligt krav för omstruktureringar inom luftfartssektorn. Lufthansa förklarar att Austrian Airlines och Lufthansa i alla händelser skulle stå för en avsevärd del av de sammanlagda omstruktureringskostnaderna, som omfattar […] euro av totalt […] euro i omstruktureringskostnader, eller omkring 68 procent av dessa kostnader.

4.3 **Ryanair**

(103) Ryanair driver 11 sträckor mellan fyra österrikiska flygplatser (Salzburg, Linz, Graz och Klagenfurt) och destinationer i andra EU-länder, bland andra Tyskland. Ryanair uppger att företaget därför konkurrerar med såväl Austrian Airlines som Lufthansa.

(104) I början av redogörelsen för sina synpunkter från den 9 april 2009 förklarade Ryanair att inledandet av ett formellt granskningsförfarande var berättigat, men att det i kommissionens uppmaning att inkomma med synpunkter inte tillhandahölls tillräcklig information. Att information som de österrikiska myndigheterna ansåg vara konfidentiell inte hade lämnats ut skulle innebära ett fel i förfarandet.

(105) Ryanair hävdar i detta sammanhang att de österrikiska myndigheterna inte hade styrkt att en privat investerare skulle föredra en försäljning av Austrian Airlines i samband med ett tillskott på 500 miljoner euro framför en likvidation av företaget. Enligt Ryanairs mening skulle en privat investerare ha föredragit en frivillig avveckling eller rättslig likvidation av Austrian Airlines, eller en enkel aktieaffär utan villkor framför det kraftiga likviditetstillskottet i den lösning som valdes av Österrikes regering. Detta styrks av det faktum att privata aktieägare av Austrian Airlines-aktier inte har varit beredda att delta (i proportion till sina andelar) i kapitaltillskottet.

(106) Ryanair tvivlar på att de skäl som anförts av de österrikiska myndigheterna för att inte välja en likvidation, i den mån som dessa skäl gäller överväganden om det statligt ägda ÖIAG:s anseende och framtoning, skulle kunna vara den främsta eller enda motiveringen till en privat investerares viktiga affärsmässiga beslut.

(107) Ryanair betvivlar också att det pris som Lufthansa bjudit motsvarar marknadspriset. Enligt Ryanairs uppfattning var det förfarande som ledde till valet av Lufthansa som köpare inte ett konkurrensutsatt förfarande. Fristen för inlämnande av anbud var ytterst kort (från den 13 till den 24 augusti 2008) och Lufthansa ska på grund av sina förhandskunskaper om Austrian Airlines verksamhet genom sitt deltagande i Star Alliance och åtgärder som samriskföretag ha haft en fördel jämfört med andra eventuella köpare. Genom en uppställning av villkor för försäljningen ska de österrikiska myndigheterna ha blandat ihop sin roll som stat och sin roll som ekonomisk aktör.

(108) Även om några av dessa villkor skulle kunna ses som ”mjuka” villkor skulle en privat investerare ändå inte ha ställt upp dessa, eftersom de lett till kostnader. Potentiella anbudsgivare skulle ta dessa på allvar och antingen avstå från att lämna anbud eller sänka sitt pris under marknadspriset med hänsyn till kostnaderna för att uppfylla villkoren.

(109) Ryanair uppger att företagets expansion i Österrike har hindrats genom Austrian Airlines förlustbringande närvaro på marknaden och bolagets förmåga att under lång tid hålla priser som är lägre än kostnaderna. Statligt stöd till Austrian Airlines skulle beröva Ryanair expansionsmöjligheter och flytta över bördan för en strukturell anpassning från Austrian Airlines till konkurrenskraftiga marknadsaktörer, såsom Ryanair. Så snart som Austrian Airlines är integrerat i Lufthansanätet, skulle de börja med tillförsel av trafik från Lufthansas knutpunkter i Frankfurt och München, vilket skulle skapa en risk för avskärmning av marknaden, åtminstone på sträckorna mellan Österrike och Tyskland.

4.4 **Air France/KLM**

(110) Air France/KLM inledde redogörelsen för sina synpunkter från den 14 april 2009 med att beklaga att kommissionen inte hade gjort någon noggrann bedömning av försäljningsprocessens struktur. Air France/KLM förklarar att det vid förfarandet i början av augusti 2008 handlade om en privatisering, utan att Austrian Airlines skulle ha behövt någon omstrukturering.

(111) […]

(112) Air France/KLM anser att den av Lufthansa föreslagna omstruktureringen inte utgör någon egentlig plan och därför inte kan berättiga beviljandet av statligt stöd. Dessutom bör man överväga Lufthansakoncernens förmåga att genomföra samma omstruktureringsåtgärder med egna medel.

(113) Air France/KLM hävdar att anbudsförfarandet, såsom det genomfördes, inte överensstämde med kraven i luftfartsriktlinjerna från 1994. Det privatiseringsförfarande som inleddes den 13 augusti 2008 har inte genomförts på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

(114) Air France/KLM deltog i privatiseringsförfarandet och […]

(115) I anbudsinfordran uppmanades anbudsgivaren att ge alla aktieägare ett likvärdigt anbud, med det pris som anbudsgivaren var beredd att betala kontant för varje Austrian Airlines-aktie till samtliga aktieägare, och köpa aktierna till ett belopp i enlighet med tillämplig österrikisk lagstiftning.

(116) […]

I och med att Lufthansa inte som begärt presenterade ett villkorslöst anbud bröt företaget mot de i inledningen av förfarandet uppsatta villkoren, och att ÖIAG antog detta anbud bör gälla som bevis för att förfarandet var felaktigt.

(117) […]

(118) När det gäller de villkor som uppställs i mandatet att privatisera, förklarar Air France/KLM i fråga om villkoret med ”bevarande av en kärnstruktur med österrikiska aktieägare” att liknande strukturer visserligen har föreskrivits tidigare men att regelverket sedan dess har förändrats. Air France/KLM påpekar att kommissionen fått mandat av rådet att föra förhandlingar med alla tredjeländer för att bringa alla med dessa stater ingångna bilaterala luftfartsavtal i överensstämmelse med gemenskapsrätten. Air France/KLM bedömer att det särskilda fallet med Austrian Airlines behöver granskas ingående men uppmanar kommissionen att behandla denna fråga på ett flexibelt sätt eftersom några av dessa förhandlingar med tredjeländer ännu pågår.

(119) Air France/KLM är inte heller övertygat av argumentet att den österrikiska staten har agerat som en privat investerare. Eftersom staten har accepterat försäljningspriset, vilket är ett resultat av ett felaktigt förfarande, har den inte sålt sin andel i Austrian Airlines till bästa möjliga villkor.

(120) Efter att den österrikiska regeringens beslut om att erlägga ett ekonomiskt stöd på 500 miljoner euro tillkännagivits meddelade Air France/KLM ÖIAG att […].

(121) Air France/KLM tar upp frågan om huruvida kommissionen också ska granska om Austrian Airlines inte redan är en del av Lufthansakoncernen, trots de till förvärvet knutna villkoren.

(122) När det gäller omstruktureringsplanen ifrågasätter Air France/KLM om detta ekonomiska stöd över huvud taget ska betecknas som omstruktureringsstöd. Air France/KLM ifrågasätter inte att Austrian Airlines har finansiella svårigheter men hävdar att åtgärderna är för svaga för att omstrukturera företaget. De av Lufthansa föreslagna åtgärderna är åtgärder av det slag som genomförs i samband med företagsförvärv, och dessa förklarades på ett oegentligt sätt vara en omstruktureringsplan. Åtgärderna ger inte uttryck för någon plan ([…]) och motiverar inte alls beviljandet av statligt stöd. Dessutom har det inte klargjorts att Lufthansa inte skulle kunna genomföra samma omstruktureringsåtgärder med egna medel.

(123) Air France/KLM påpekar att hela luftfartssektorn står under avsevärd press i den aktuella ekonomiska situationen och att kommissionen därför särskilt uppmärksamt måste utvärdera lagenligheten hos det av Österrike planerade stödet, för att säkerställa att stödet inte snedvrider konkurrensen.

4.5 **NIKI**

(124) I sina synpunkter från den 31 mars 2009 hävdade NIKI inledningsvis att ÖIAG inte hade agerat som en privat investerare, eftersom bolaget accepterade ett negativt pris för sin andel i Austrian Airlines. Dessutom återspeglar försäljningspriset inte Austrian Airlines marknadspris. Försäljningen har varit kopplad till villkor, som till exempel negativt pris och medbestämmande från försäljarens sida i det förvärvade företaget, vilket i alla händelser skulle vara oacceptabelt för en privat investerare.

(125) När det gäller det negativa priset hävdar NIKI att Lufthansa faktiskt har betalat ett positivt pris på 366 269 euro plus en skuldförbindelse som har ett värde på 162 miljoner euro för ÖIAG, och att subventionen på 500 miljoner euro är ett villkor som Lufthansa har ställt upp och inte innebär något negativt pris.

(126) Enligt NIKI skulle ett negativt pris, om det förekom ett sådant negativt pris för ÖIAG:s andelar (41,56 procent), innebära ett värde på 1,2 miljarder euro för hela aktiekapitalet. Det är emellertid inte begripligt hur ett sådant negativt pris skulle kunna härledas ur Austrian Airlines förvaltningsberättelser. NIKI hävdar vidare att den börsnoterade kursen för de aktier som är spridda mellan olika aktieägare återspeglar ett positivt företagsvärde (lägsta kurs 2,22 euro i juli 2008 och ett sexmånadersgenomsnitt på 4,49 euro).

(127) Beträffande de alternativa scenarierna kritiserar NIKI uppgiften att ÖIAG agerar som om bolaget vore Austrian Airlines ende aktieägare. Enligt NIKI skulle en strukturerad likvidation vara möjlig endast med en majoritet på 75 procent. ÖIAG innehar dock bara 41,56 procent av Austrian Airlines. NIKI argumenterar vidare att Austrian Airlines även i händelse av insolvens skulle fortsätta driva verksamheten. Sociala planer är frivilliga utbetalningar som diskuteras med arbetstagarföreträdarna. NIKI uppskattar kostnaderna för den sociala planen i händelse av en likvidation till 5 miljoner euro. När det gäller det uppskattade beloppet för de sociala kostnaderna förklarar NIKI att Österrike blandar ihop sin roll som aktieägare med sin roll som stat.

(128) Det är inte begripligt hur en insolvens för Austrian Airlines skulle kunna påverka aktiekurserna och kreditvärdigheten för Telekom Austria AG, OMV AG och Österreichischer Post AG. Dessa företag skulle enligt NIKI:s mening inte betraktas som en företagsgrupp av allmänheten. Företagen är verksamma inom olika sektorer, så en insolvens för Austrian Airlines skulle inte kunna påverka dem negativt.

(129) NIKI tar upp frågan om huruvida en liknande lösning som i fallet med Alitalia, som skulle leda till privatiseringen av ett mindre, sundare Austrian Airlines, inte skulle leda till ett positivt resultat för ÖIAG och få bättre konkurrensmässiga följder.

(130) När det gäller privatiseringen anser NIKI att villkoren i fråga om bildandet av en kommitté för säkrande av Österrikes intressen, bevarandet av en kärnstruktur med österrikiska aktieägare och villkoret från Lufthansas sida att erhålla ett kapitaltillskott på 500 miljoner euro för Austrian Airlines skulle ha inverkat negativt på priset. Enligt NIKI:s mening bör staten inte ingripa i ledningen av ett företag.

(131) Enligt NIKI kommer den selektiva fördelen för Austrian Airlines och Lufthansa att snedvrida konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. Lufthansa är ingen förmånstagare som kan motta statligt stöd, eftersom företaget förfogar över tillräckliga egna tillgångar. Dessutom menar NIKI att omstruktureringsplanen inte uppfyller kraven i riktlinjerna från 2004. NIKI kritiserar också det faktum att det inte finns några kompensationsåtgärder för att motverka stödets snedvridande effekt på konkurrensen på den gemensamma marknaden. Företaget anser också att minskningen av långdistansflygningarna inte är en tillräcklig kompensation.

(132) Dessutom är NIKI inte övertygat om att Austrian Airlines tidigare (under de senaste tio åren) inte har mottagit något statligt stöd, och att principen om engångsstöd har följts. NIKI tar upp en rad åtgärder som enligt dess mening skulle kunna omfatta statligt stöd: a) det exklusiva och kostnadsfria beviljandet av trafikrättigheter, b) samordningen av alla avgångs- och ankomsttider i Österrike görs av ett företag där Austrian Airlines är delägare, c) lägre hyror för lokaler vid Wiens flygplats, d) övertagande av risken vid offentliga organs försäljning av fastigheter, e) tolerans av skattemässiga specialföretag för Austrian Airlines i Guernsey, Kanalöarna, f) kapitaltillskott på 146 miljoner euro från de offentliga aktieägarnas sida i december 2006 och g) undsättningsstöd på 200 miljoner euro.

(133) Dessutom förklarar NIKI att Austrian Airlines har infört arbetsdelning och att skillnaden mellan normal och förkortad arbetstid betalas av staten. Företaget kritiserar också att Austrian Airlines enligt österrikisk arbetsrätt inte kan säga upp dem av sina anställda som accepterar sådana förkortade arbetstider.

4.6 **Air Berlin**

(134) Air Berlins synpunkter från den 8 april 2009 motsvarar helt och hållet NIKI:s synpunkter.

4.7 **Robin Hood Aviation**

(135) Robin Hood Aviation uttrycker i sina synpunkter från den 8 april 2009 uppfattningen att det negativa priset utgör ett statligt stöd och att detta statliga stöd inverkar negativt på konkurrensen. Dessutom kommer det att stärka Austrian Airlines och Lufthansas dominerande ställning på den gemensamma marknaden. Därför bör ett sådant statligt stöd förklaras vara oförenligt med den gemensamma marknaden. Enligt Robin Hood Aviation ökar Austrian Airlines nu sin kapacitet, tvärtemot den omstruktureringsplan som lagts fram av de österrikiska myndigheterna. År 2009 skulle Austrian Airlines dessutom ha övertagit sträckor från Lufthansa, till exempel sträckan Graz-Stuttgart, som också trafikeras av Robin Hood Aviation. Enligt Robin Hood Aviation erbjuder Austrian Airlines mycket låga och konkurrenskraftiga priser på sina sträckor, vilket möjliggörs endast på grund av det planerade statliga stödet.

4.8 **WKO – Die Luftfahrt**

(136) WKO – Die Luftfahrt betonar i sina synpunkter från den 8 april 2009 den betydelse som Austrian Airlines har för Österrikes ekonomi och företagets bidrag för att säkra omkring 18 000 arbetsplatser vid Wiens internationella flygplats. Man betonar också hur viktigt ett fungerande nät är för turismen och den inhemska ekonomin.

4.9 **Wien – konkret**

(137) Wien – konkret Medien GmbH (nedan: *Wien – konkret*) uppger i sina synpunkter från den 21 mars 2009 att de den 11 november 2008 lämnade ett bindande anbud på Austrian Airlines till ett belopp av 10 euro, vilket var högre än Lufthansas anbud. Den 30 januari 2009 höjdes detta anbud till 11 euro. Wien – konkret deltog inte i anbudsförfarandet.

(138) Wien – konkret anser också att ÖIAG inte har agerat som en försiktig privat investerare. Företaget hävdar att de tre alternativa scenarierna för ÖIAG enligt dess mening – a) en försäljning av andelarna på börsen till en kurs på 3,90 euro med en vinst på 142 miljoner euro, b) anbudet från Wien – konkret på 10 euro och c) insolvens, 0 euro – skulle ha medfört lägre kostnader. Man hävdar vidare att villkoren i mandatet att privatisera (kärnstruktur med österrikiska aktieägare) inte har uppfyllts, eftersom Lufthansa är ett tyskt företag.

(139) Wien – konkret hävdar att det negativa priset inverkar negativt på konkurrensen och att det gör det möjligt för Austrian Airlines att erbjuda mycket konkurrenskraftiga priser på marknaden. Dessutom betonar företaget att Austrian Airlines inte ska ha genomfört några omstruktureringsåtgärder, såsom kapacitetsminskning, personalminskning eller sänkta personalkostnader. Man anser också att statliga stöd till luftfartssektorn skulle få negativa effekter på miljön (koldioxidutsläpp, flygplansbuller).

4.10 **Kommentarer från enskilda privatpersoner**

(140) Kommentarerna från 32 enskilda privatpersoner med datum från den 11 februari 2009 till den 10 april 2009 motsvarade i stor utsträckning kommentarerna från Wien – konkret.

5. **ÖSTERRIKES SYNPUNKTER PÅ SYNPUNKTERNA FRÅN TREDJE PART**

(141) De österrikiska myndigheterna inledde sina kommentarer med att hävda att privatiseringsförfarandet var öppet och transparent och inte kopplat till villkor. Även om förfarandet på grund av den begränsade giltigheten för mandatet att privatisera skett inom en kort tidsrymd har det inte varit ovanligt kort i jämförelse med liknande förfaranden.

(142) Det har inte förekommet någon skillnad i behandlingen mellan de anbudsgivare som deltagit i förfarandet. Förfarandets villkor har varit lika för alla deltagande. Enligt Österrikes mening har det faktum att bara ett enda bindande anbud lämnades in mer att göra med den kraftigt försämrade ekonomiska situationen inom den europeiska luftfartssektorn under privatiseringsförfarandets gång, Air France/KLM:s och British Airways deltagande i andra transaktioner och den höga kostnaden för byte till en annan allians för andra anbudsgivare än Lufthansa.

5.1 **Förfarandets riktighet**

(143) De österrikiska myndigheterna säger sig vara överraskade över att Air France/KLM inte visste att det var tillåtet att lämna in ett anbud med ett negativt pris. Enligt förfarandets villkor ska inlämnandet av ett anbud med ett negativt pris ha varit möjligt hela tiden. Om Air France/KLM faktiskt inte var säkra på om inlämnandet av ett anbud med ett negativt pris var tillåtet hade det funnits många möjligheter att klara ut denna fråga, antingen mellan investeringsbankerna eller genom att direkt fråga ÖIAG. Detta gjordes dock inte.

(144) De österrikiska myndigheterna bekräftar att Air France/KLM, liksom de båda andra kvarvarande anbudsgivarna i den andra omgången av privatiseringsförfarandet, hade möjlighet att lämna in ett anbud med ett negativt pris.

(145) De österrikiska myndigheterna förklarar vidare att ÖIAG kort efter utgången av fristen för inlämnande av anbud […].

(146) […]

(147) […]

(148) De österrikiska myndigheterna bestrider Air France/KLM:s påstående att ÖIAG först skulle ha beviljat Austrian Airlines ett tillskott på 500 miljoner euro och att det först därefter skulle ha getts klartecken för en privatisering av företaget. Dessutom skulle ett tillskott före privatiseringen också ha behövt prövas gentemot reglerna om statligt stöd.

5.2 **Negativt pris**

(149) De österrikiska myndigheterna bestrider det argument som NIKI tog upp bland sina synpunkter, att priset inte var något negativt pris utan utgjorde ett villkor. Vid värderingen av ett aktieköp grundar anbudsgivaren sitt beslut på summan av alla betalningar som krävs för köpet. Lufthansa har inte fattat sitt beslut på grundval av ett icke-monetärt villkor, utan har helt enkelt bjudit ett negativt pris.

5.3 **Negativt marknadsvärde**

(150) NIKI påstod i sitt klagomål att det funnits ett positivt (ekonomiskt) eget kapital och hänvisar till det noterade egna kapitalet i Austrian Airlines sammanställda balansräkning för den 31 december 2008. Detta ser de österrikiska myndigheterna som irrelevant, eftersom de siffror som fastställts enligt IFRS-revisionsnormerna och deras tolkningsriktlinjer skulle jämföras med ett företags marknadsvärde under förutsättning att företagsverksamheten fortsätter.

(151) De österrikiska myndigheterna hänvisar till NIKI:s beräkning, enligt vilken Austrian Airlines efter erhållande av tillskottet på 500 miljoner euro kan vara verksamt i […] år utan någon omstruktureringsåtgärd, trots ett årligt negativt kassaflöde på […] euro, och förklarar att detta står i strid med den ekonomiska realiteten, eftersom Austrian Airlines alltid måste kunna fullgöra sina betalningsskyldigheter vid respektive förfallodatum. NIKI:s påstående att Austrian Airlines företagsvärde inte skulle vara negativt stämmer därför inte.

5.4 **Alternativa scenarier**

(152) NIKI argumenterade att Austrian Airlines skulle fortsätta driva verksamheten även i händelse av insolvens. De österrikiska myndigheterna bestrider detta och hävdar att detta skulle strida mot rättsliga grunder. Enligt § 109 och i samband med § 106 i Österrikes luftfartslag måste trafiktillstånd återkallas för ett flygbolag vid insolvens. Att ett flygbolag skulle fortsätta verksamheten genom en konkursförvaltare skulle vara otänkbart utan trafiktillstånd.

(153) NIKI påstod också att värdet på Austrian Airlines tillgångar skulle räcka för att täcka skulderna vid en likvidation, så att ÖIAG inte skulle behöva påföras några likvidationskostnader. Enligt de österrikiska myndigheterna grundas detta påstående på antagandet att värdet på Austrian Airlines tillgångar överstiger värdet på företagets skulder med […] euro. Detta antagande hänför sig entydigt till det egna kapital som tagits upp i den sammanställda balansräkningen för den 31 december 2008. Enligt de österrikiska myndigheterna skulle detta värde dock inte kunna användas för att dra slutsatser om likvidationskostnaderna.

(154) NIKI argumenterade också att ÖIAG som minoritetsaktieägare inte ensam skulle bära kostnaderna för likvidation eller insolvens. Enligt de österrikiska myndigheterna stämmer detta inte. ÖIAG är den dominerande och största aktieägaren i Austrian Airlines och den enda aktieägaren som berörs av de ekonomiska risker i fråga om sina övriga andelar som skulle vara förknippade med en avveckling utan social plan. Små aktieägare och institutionella investerare som inte är synliga för omvärlden skulle inte vara utsatta för denna typ av risk. Därför skulle ÖIAG ensam få stå för kostnaderna för de sociala planerna.

5.5 **Omstruktureringsplanen**

(155) De österrikiska myndigheterna bestrider NIKI:s och Air France/KLM:s påståenden att Lufthansa skulle kunna vara en mottagare av kapitaltillskottet på 500 miljoner euro. Detta överensstämmer inte med fakta. Förmodan att Lufthansa skulle dra nytta av kapitaltillskottet till sitt framtida dotterbolag efter avslutad transaktion och på detta sätt själv skulle vara mottagare av det (påstådda) omstruktureringsstödet är ohållbar. Enligt de österrikiska myndigheternas uppfattning är Air France/KLM:s tolkning på denna punkt därför oriktig.

(156) De österrikiska myndigheterna bestrider påståendet från vissa tredje parter att omstruktureringen inte innebär några strukturella åtgärder och att de strukturella anpassningarna därmed överlåts åt konkurrenterna. Anpassningar i form av kapacitetsminskningar för att ta hänsyn till förutsägbara trender i efterfrågan är en central del av omstruktureringsplanen. Austrian Airlines skulle redan under sommaren 2008 ha minskat sin flotta från 105 till 98 flygplan och sin kapacitet på långdistansområdet med […]. Antagandet att Austrian Airlines skulle ha följt en expansionsstrategi på korta och medellånga sträckor saknar grund.

(157) De österrikiska myndigheterna bestrider också NIKI:s påstående att Austrian Airlines redan tidigare på olika sätt skulle ha mottagit statligt stöd. De påstådda stöden är inte föremål för granskningsförfarandet, såsom detta anges i kommissionens beslut om inledande av förfarandet. Sådana påståenden är därför otillbörliga och irrelevanta. I alla händelser tillbakavisar de österrikiska myndigheterna i detta sammanhang bestämt påståendet att Austrian Airlines redan tidigare skulle ha mottagit statligt stöd. De anförda åtgärderna motsvarade inte definitionen av stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget. Några av dessa åtgärder ägde rum före Österrikes anslutning till EES och EU. Andra är inga statliga åtgärder, eftersom till exempel Wiens flygplats till största del är i privat ägo.

(158) När det gäller kapitaltillskottet 2006 påpekar de österrikiska myndigheterna att icke professionella investerare deltog på samma villkor som ÖIAG. Kapitaltillskottet var övertecknat och placeringen bland icke professionella investerare hade kunnat vara ännu större. För att undvika en utspädning av ÖIAG:s andel motsvarade dess andel i kapitaltillskottet exakt dess andel i Austrian Airlines. Detta innebär inget stöd. När det gäller påståendet att Austrian Airlines skulle ha infört arbetsdelning och att skillnaden mellan normal och förkortad arbetstid skulle ha betalats av staten så är denna åtgärd allmänt tillämplig. På samma sätt är det skydd som enligt österrikisk arbetsrätt ges arbetstagare med förkortad arbetstid allmänt brukligt.

(159) De österrikiska myndigheterna bestrider NIKI:s påstående att beviljandet av trafikrättigheter till Austrian Airlines utgör ett statligt stöd. Trafikrättigheter har ursprungligen grundats på bilaterala luftfartsavtal. De avtalsslutande staterna gav flygbolag rätt att utnyttja motsvarande trafikrättigheter inom ramen för bilaterala luftfartsavtal. Detta är därför inte förbundet med kostnader för den avtalsslutande staten. Dessutom finns det ingen marknad för utnyttjande av trafikrättigheter. Trafikrättigheter kan inte säljas eller auktioneras ut.

5.6 **Svar på andra frågor som tagits upp i synpunkterna från tredje part**

(160) Det faktum att Austrian Airlines är delaktigt i SCA Schedule Coordination Austria GmbH (nedan *SCA GmbH*), tas upp som ett problem i synpunkter från tredje part. De österrikiska myndigheterna förklarar att SCA GmbH är tidtabellsjusterare eller samordnare för flygplatsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser [28] vid Wiens flygplats. SCA GmbH:s verksamhet ska fastställas genom förordning (EG) nr 793/2004 i en sådan utsträckning att en enskild aktieägare inte kan få något inflytande över tilldelningen av avgångs- och ankomsttider.

(161) Robin Hood Aviation hävdade att undsättningsstödet skulle användas för att finansiera ett undanträngande av konkurrensen på sträckan Graz-Stuttgart. De österrikiska myndigheterna bestrider detta.

(162) De österrikiska myndigheterna bestrider också Ryanairs påstående att Austrian Airlines i konkurrens med lågprisflygbolag i framtiden skulle erbjuda flygresor som inte är kostnadstäckande. Det finns inget stöd för detta påstående. För övrigt skulle dessa överväganden enligt de österrikiska myndigheterna prövas i sak av kommissionen vid förfaranden om företagskoncentrationer.

(163) Genom en skrivelse av den 22 maj 2009 lämnade de österrikiska myndigheterna ytterligare information till kommissionen på en rad punkter.

[28] EUT L 138, 30.4.2004, s. 50.

(164) När det gäller det faktum att ÖIAG betraktas som dominerande aktieägare i Austrian Airlines hänvisar de österrikiska myndigheterna till att ÖIAG direkt innehar 41,56 procent av andelarna i Austrian Airlines och har bildat ett syndikat med andra institutionella aktieägare som innehar ytterligare 7,05 procent av andelarna i Austrian Airlines. Syndikatsuppgörelsen innebär en enhetlig röstningsstrategi vid Austrian Airlines bolagsstämmor. 3,45 procent av andelarna i Austrian Airlines (utan rösträtt) innehas av Austrian Airlines och resterande 47,94 procent av enskilda aktieägare.

(165) ÖIAG och syndikatmedlemmarna innehade tillsammans 48,61 procent av andelarna i Austrian Airlines och förfogade över 50,34 procent av rösterna, eftersom de aktier som innehades av Austrian Airlines inte gav rösträtt.

(166) Myndigheterna hävdar dessutom att de enskilda aktieägarna inte är skyldiga att delta i en försäljning till negativt pris, eftersom aktieägarna enligt österrikisk insolvensrätt inte behöver bidra till kostnaderna för insolvensen. Deras förlust begränsas till förlusten av deras kapitalbidrag eller det pris de betalat för aktierna. I händelse av en insolvens eller en likvidation för Austrian Airlines skulle de enskilda aktieägarna därmed inte påföras några kostnader och inte vara skyldiga att ta hänsyn till de alternativa scenarierna.

(167) Dessutom behöver de enskilda aktieägarna inte acceptera något negativt pris. Enligt Österrikes lag om företagsförvärv ska däremot övertagandepriset, vid transaktioner som gäller ett byte av kontrollen över ett företag, motsvara den efter handelsmängden viktade börskursen för de senaste sex månaderna, vilken inte nödvändigtvis måste stå i samband med andelarnas ekonomiska värde. Aktiekursen skulle till exempel, som i exemplet med Austrian Airlines, kunna grunda sig på marknadens förväntningar om ett övertagande, och därmed sällan återspegla företagets grundläggande värde.

(168) Dessutom behöver de enskilda aktieägarna inte bidra till likvidations- och insolvenskostnaderna och de behöver inte heller bidra till ett negativt pris. Detta snålskjutsfenomen är en följd av det skydd som de enskilda aktieägarna åtnjuter enligt österrikisk bolags- och insolvensrätt och regelverket för övertaganden enligt EG-rätten.

(169) De österrikiska myndigheterna förklarar att betalningen av ett negativt pris till ÖIAG är en direkt följd av Austrian Airlines negativa egna kapital, och särskilt anbudsgivarens rättsliga skyldighet att köpa upp de enskilda aktieägarnas andelar för att förvärva 100 procent av ägandet, närmare bestämt till ett pris som inte återspeglar flygbolagets ekonomiska värde.

(170) Enligt de österrikiska myndigheternas åsikt har ÖIAG agerat som en rationell privat investerare, i det att det har tagit på sig hela det negativa priset, som hänför sig till 100 procent av Austrian Airlines negativa egna kapital och de enskilda aktieägarnas rättsligt föreskrivna positiva anbudspris, för att fullständigt privatisera Austrian Airlines.

(171) De österrikiska myndigheterna förklarar vidare att de enskilda aktieägarna under loppet av privatiseringen inte har mottagit något statligt stöd, eftersom anbudet om övertagande för det första inte omfattar några allmänna medel utan betalas av den framgångsrika anbudsgivaren Lufthansa. För det andra har det pris som ska betalas till de enskilda aktieägarna inte fastställts av staten utan med hjälp av bindande regler för beräkning av priset för övertagande vid ett byte av kontrollen över ett företag, enligt Österrikes lag om företagsförvärv.

(172) De österrikiska myndigheterna förklarade att ingen andelsägare enligt österrikisk rätt är skyldig att bära sociala kostnader i händelse av insolvens. De förklarar att den österrikiska ersättningsfonden vid insolvens, som inrättats enligt *Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz* [österrikisk lag om lönegaranti vid insolvens], täcker följande kostnader:

— rättsligt bestämda avgångsvederlag upp till ett belopp av 6 030 euro per månad,

— löner upp till ett belopp av 8 040 euro per månad,

— pensionsanspråk, maximalt 24 månadsutbetalningar på grundval av inbetalningar under den intjänande perioden och begränsat till 6 000 euro per månad,

— semesterersättning, och

— uppsägningsersättning.

(173) Fonden täcker inte avgångsvederlag eller månadslöner som överskrider dessa trösklar. Fonden täcker inte heller anspråk utifrån kollektivavtal eller sociala planer.

(174) […] I detta sammanhang åberopas en ytterligare bedömning av de sociala kostnaderna för Ernst & Young från den 12 mars 2009. Denna nya bedömning visar de sociala kostnaderna för 1) Austrian Airlines-koncernen och 2) Austrian Airlines AG och Tyrolean Airways. […]

(175) De österrikiska myndigheterna tillhandahåller dessutom ytterligare information i frågan om huruvida ett holdingbolag i en liknande situation som ÖIAG skulle ta hänsyn till kurssänkningar som uppkommer genom sänkt kreditvärdighet och jämförbara förluster.

6. FÖREKOMSTEN AV STÖD

6.1 Rättslig grund för utvärderingen av stödet

(176) Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(177) Begreppet statligt stöd omfattar varje direkt eller indirekt beviljad fördel som finansieras med statliga medel eller av staten själv eller beviljas av ett förmedlande organ på uppdrag av staten.

(178) De kriterier som fastställs i artikel 87.1 i EG-fördraget är kumulativa. För att fastställa om de anmälda åtgärderna utgör ett statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget ska det prövas om samtliga av följande kriterier är uppfyllda: Det ekonomiska stödet

— är ett statligt stöd eller ges med hjälp av statliga medel,

— gynnar vissa företag eller viss produktion,

— snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och

— påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(179) Kommissionen har gjort en noggrann och grundlig analys av de synpunkter som inkom vid inledningen av förfarandet samt Österrikes kommentarer. Kommissionen har också en gett en expert (Moore Stephens) i uppdrag att genomföra en granskning av ekonomiska uppgifter och antaganden som ligger till grund för försäljningen.

(180) Moore Stephens genomförde sin granskning i Wien mellan den 23 mars 2009 och den 16 april 2009. Vid genomförandet av denna granskning fick experten stöd av de österrikiska myndigheterna och hade tillgång till alla nödvändiga handlingar och även till datoriserad information.

(181) I föreliggande fall har de österrikiska myndigheterna förklarat att den anmälda åtgärden inte utgör något statligt stöd, för det första eftersom priset, som fastställts genom ett öppet, transparent och icke-diskriminerande försäljningsförfarande, är marknadspriset. Alternativt har de förklarat att den anmälda åtgärden inte utgör något statligt stöd eftersom ÖIAG har agerat som en privat investerare skulle ha gjort i en liknande situation, eftersom alla de alternativa scenarier som ÖIAG stod inför var förbundna med högre kostnader, och ÖIAG valde det billigaste alternativet.

(182) För att försäkra sig om att försäljningen inte omfattar något statligt stöd ska kommissionen pröva om försäljningen av Austrian Airlines skedde till marknadspris. Kommissionen har i detta sammanhang utvecklat särskilda principer för privatisering av företag i statlig ägo, som under årens lopp har blivit en följd av beslutspraxisen, på grundval av prövningen av enskilda fall ([29]). Alltefter omständigheterna kan det statliga stödet antingen beviljas köparen eller det företag som ska privatiseras.

6.1.1 *Värdering av Austrian Airlines försäljningspris*

(183) I föreliggande fall konstaterar kommissionen att Österrike har gett ÖIAG ett mandat att privatisera, enligt vilket ÖIAG visserligen skulle genomföra en transparent och icke-diskriminerande försäljning, men där också en rad villkor uppställts. Därmed kan man vid första anblicken inte utesluta antagandet att transaktionen omfattar ett statligt stöd.

(184) I detta sammanhang konstaterar kommissionen att staten genom att uppställa vissa villkor för köparen potentiellt sänker försäljningspriset och på detta sätt avstår från ytterligare medel. Dessutom kan villkor på förhand avhålla potentiellt intresserade investerare från att lämna in anbud, vilket kan leda till att försäljningens konkurrensvillkor störs och att det högsta slutligen inlämnade anbudet inte nödvändigtvis representerar det faktiska marknadsvärdet.

([29]) Se *den 23:e rapporten om konkurrenspolitiken*, 1993 (ISBN 92-826-8372-9), punkterna 402 och 403.

(185) Genom att staten ställer upp sådana villkor och accepterar att den inte erhåller det bästa priset för de andelar eller tillgångar som den har agerar den inte som en marknadsekonomisk aktör, som skulle försöka uppnå högsta möjliga pris. I stället beslutar sig staten för en försäljning av företaget till ett pris under marknadsvärdet. Kommissionen är av uppfattningen att en marknadsekonomisk aktör inte skulle ha något ekonomiskt intresse av att ställa upp jämförbara villkor, utan skulle sälja företaget till den högstbjudande, som sedan fritt skulle kunna bestämma över det förvärvade företagets eller de förvärvade tillgångarnas framtid.

(186) I ett sådant fall ska det prövas om ett företag haft en ekonomisk fördel av transaktionen. Angående detta anges det i punkt 43.3 i luftfartsriktlinjerna från 1994 att företaget ”måste bedömas av en oberoende expert som fastställer bokföringsvärdet för företaget under normala villkor (*going-concern* värde)”.

(187) I sin Stardust Marine-dom konstaterade domstolen ”att det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det ska bedömas huruvida staten har agerat som en försiktig investerare i en marknadsekonomi i syfte att fastställa om dess agerande var ekonomiskt förnuftigt. All bedömning som grundar sig på senare förhållanden skall undvikas” ([30]). I föreliggande fall är den utslagsgivande tidpunkten det datum (den 5 december 2008) då försäljningen av ÖIAG:s andelar i Austrian Airlines, som uppgick till 41,56 procent, avtalades.

Austrian Airlines värde vid fortsatt drift (Going concern value)

(188) Såsom redan förklarats har Österrike presenterat en värdering av Austrian Airlines eget kapital på enskild nivå den 5 december 2008, som togs fram av Deloitte under antagandet att företaget skulle fortsätta att drivas, och detta med användande av den diskonterade kassaflödesmodellen (DCF-modellen). På grundval av denna värdering, inklusive uppgifterna i affärsplanen, kunde kommissionen med hjälp av sina oberoende experter pröva om det pris som Lufthansa betalade motsvarar marknadspriset.

(189) Deloitte har gjort sin DCF-värdering i linje med österrikiska fackmässiga värderingsnormer och har använt Austrian Airlines-ledningens affärsplan, som anpassades med hänsyn till de förändrade ekonomiska villkoren och till de av ledningen godkända besparingarna. Affärsplanen från den 5 december 2008 grundade sig på bevarandet av självständigheten (*stand-alone basis*) och tar inte hänsyn till några potentiella synergier som skulle kunna uppnås med en strategisk partner. Affärsplanen omfattar optimeringsåtgärder (såsom […]) på totalt […] euro. Dessutom utgår man från att […].

(190) För att fastställa effekten av dessa åtgärder på Austrian Airlines kassaflöde har Deloitte i sin värdering använt de följande tre faserna för kapitalvärdet (Net present value, nedan *NPV*):

— Fas I (12/2008–12/2012) på grundval av ledningens affärsplan efter Deloittes anpassning av denna.

— Fas II (2013–2021) med inkluderande av […], för att ta hänsyn till detta, samt antagande av en tillväxttakt på […] procent årligen.

— Fas III (från 2022) som slutligt värde förutsatt att företaget har uppnått en kontinuerlig och långsiktig tillväxttakt på […] procent per år.

(191) Kommissionen konstaterar att de antaganden som grundscenariot utgår ifrån i detta särskilda fall är berättigade, särskilt med avseende på […]. Dessutom uppgår genomsnittsåldern på Austrian Airlines flygplanspark till omkring […] år, vilket i jämförelse med konkurrenterna är […]. Variationen i typ och ålder i Austrian Airlines flygplanspark är delvis ett resultat av företagets övertagande av två konkurrenter (Lauda och Tyrolean) och flygplansparken kännetecknas av stor variation i jämförelser med konkurrenter av liknande storlek. Kommissionen konstaterar att av dessa två faktorer bör […] beaktas i grundscenariet, även om företaget befinner sig i finansiella svårigheter och med hänsyn till vikten av besparingar för återställandet av lönsamheten inom denna bransch.

(192) Nedanstående tabell ger en överblick över resultatet av beräkningen av det egna kapitalet. Beräkningen grundar sig på det affärsscenario som Österrike presenterat, i vilket bland annat en viktad genomsnittlig kapitalkostnad (Weighted average cost of capital, nedan *WACC*) på […] procent i fas I och II samt […] procent ([31]) i fas III förutsätts.

([30]) EG-domstolens dom av den 16 maj 2002, mål C-482/99, *Frankrike/kommissionen* (”Stardust Marine”), REG 2002, I-4397, punkt 71.

([31]) Diskonteringsfaktorn för beräkning av slutvärdet (Terminal value, nedan ”TV”) beräknas som differensen mellan den tillämpade WACC-satsen och den uppskattade stabila långsiktiga tillväxttakten (i föreliggande fall […]).

Tabell 7

Beräkning av Austrian Airlines företagsvärde – grundscenario

(i miljoner euro (*))

	Fas I					Fas II	Fas III
	Dec 2008 Första	2009 Budget	2010 Budget	2011 Budget	2012 Budget	2013 - 2021 Budget (***)	från 2022 Slutvärde
Intäkter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Avskrivning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Justerade skatter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoresultat minus justerade skatter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Avskrivning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/- Förändring kapitalkostnad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+/- Förändring rörelsekapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fritt kassaflöde (FCF)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…] (**)
NPV fas I + II + III	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
NPV totalt	[…]						
NPV förlust	[…]						
Icke rörelsetillgångar	[…]						
Marknadsvärde för det totala kapitalet	[…]						
Nettoskulder	[…]						
Värde på eget kapital	[…]						

Källa: Deloittes utvärderingsrapport från den 19 mars 2009
(*) Differenser på grund av avrundning.
(**) Diskonteringsfaktor (se fotnot 31)
(***) Sammanslagna siffror (se fotnot 32)

(193) Det kumulativa NPV för det fria kassaflödet i faserna I, II ([32]) och III, värdet på avdragen för förluster och marknadsvärdet på tillgångar som inte används i verksamheten leder till ett marknadsvärde på det sammanlagda kapitalet (*Entity Value* för Austrian Airlines på […] euro. Marknadsvärdet på skulderna den 5 december 2008 på […] euro ska dras av från marknadsvärdet på det sammanlagda kapitalet, så att resultatet blir ett negativt värde för det egna kapitalet på […] euro.

([32])

Fas II	2013 budget	2014 budge	2015 budget	2016 budget	2017 budget	2018 budget	2019 budget	2020 budget	2021 budget	Summa
FCF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
NPV	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(194) Kommissionen noterar att man för WACC-satsen, som används som diskonteringssats för beräkningen av NPV för det fria kassaflödet, utgår från en skuldriskpremie på […] räntepunkter för Austrian Airlines skulder. Denna grundar sig på den riskpremie som tillämpades av bankerna för det i början av 2009 beviljade undsättningslånet. Kommissionen påpekar att det krävdes en riskpremie på […] räntepunkter av Lufthansa för en kreditswapp i december 2009 ([33]). En riskpremie på […] räntepunkter förefaller därför relativt låg och speglar inte helt Austrian Airlines risksituation.

(195) Kommissionens expert har därför tolkat Deloittes beräkning utifrån en WACC-sats på […] procent och […] procent. Kommissionen påpekar att den WACC-sats som använts – för att spegla den riskpremie som Austrian Airlines aktieägare och fordringsägare skulle kunna kräva – avsevärt ökat det negativa värdet på Austrian Airlines eget kapital (se tabellen nedan).

Tabell 8

Analys av hur WACC-satsen påverkas av värdet på Austrian Airlines eget kapital

(i miljoner euro)

WACC	Värdet på det egna kapitalet	Skillnad i värdet på det egna kapitalet
[…] % i faserna I och II och […] % i fas III	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)

(196) Kommissionens expert värderade också en kombination av det pessimistiska och det optimistiska scenariet och deras effekt på Austrian Airlines eget kapital. Experten gjorde en värdering på grundval av Austrian Airlines affärsplan och Deloittes värderingsmodell och tog fram *best case*- och *worst case*-scenarier med tillämpning av en skuldriskpremie som marknaden enligt expertens bedömning skulle tillämpa. Resultaten av dessa känslighetsanalyser sammanfattas i tabellen nedan.

Tabell 9

Analys av känsligheten för värdet på Austrian Airlines eget kapital

(i miljoner euro)

	Marknadsvärde för det totala kapitalet (1)	Nettoskulder (2)	Värdet på eget kapital (1) – (2)	Skillnad i eget kapital	Skillnad i eget kapital i procent
”*Best case*”-scenario (”optimistiskt”)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Grundscenario (Deloitte)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
”*Worst case*”-scenario	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(197) I *best case*-scenariet (optimistiskt scenario) antar kommissionens expert att omstruktureringsplanen lyckas bättre än ledningen antagit och att personalkostnaderna kan hållas på en konstant procentsats på […] procent av intäkterna under 2009–2012. WACC-satsen uppgår till […] procent. Dessa antaganden leder till ett värde på det egna kapitalet på […] milj. euro, vilket är […] milj. euro eller […] procent mer positivt än det grundscenario som beräknats av Deloitte.

([33]) En kreditswapp är ett kreditderivat, där köparen gör en rad betalningar till säljaren och i gengäld erhåller en kompensationsbetalning om ett lån blir nödlidande (om betalningsskyldigheten inte uppfylls).

(198) Vid *worst case*-scenariet utgår kommissionens expert från en lägre ökning av omsättningen, som är i linje med BNP-prognoser för Austrian Airlines målmarknader (dvs. […] procent tillväxt under 2011 i stället för […] procent och […] procent under 2012 i stället för […] procent), och från att ledningen bara kommer att kunna hålla material- och lönekostnader på en konstant procentsats 2011–2012 utan att kunna genomföra några kostnadssänkande åtgärder. Detta leder till ett värde på det egna kapitalet på […] milj. euro, vilket är […] milj. euro eller […] procent mer negativt än i grundscenariet.

(199) Utifrån detta kan kommissionen dra slutsatsen att värdet på Austrian Airlines eget kapital vid fortsatt drift (*going-concern*-värde) låg på mellan […] milj. euro och […] milj. euro vid försäljningstidpunkten, alltså i genomsnitt […] milj. euro.

Andel av det egna kapitalet för vilket köparen bör betala

(200) Kommissionen fastställer att det egna kapitalets värde motsvarar 100 procent av andelarna i Austrian Airlines. ÖIAG innehar bara 41,56 procent av dessa andelar. Enligt § 22, stycke 2 i Österrikes lag om företagsförvärv är en direkt kontrollerande andel dock en direkt andel i ett företag som ger ägaren mer än 30 procent av rösträtterna utifrån de permanent röstberättigande aktierna. I föreliggande fall kan ÖIAG därför ses som den andelsägare som utövar kontrollen. Det finns inte någon annan andelsägare som också skulle kunna ses som den andelsägare som utövar kontroll, eller som minoritetsandelsägare med möjlighet att blockera beslut (25 procent plus 1 aktie).

(201) Kommissionen konstaterar att en kontrollpremie som speglar värdetillväxten, som grundar sig på fördelen att ha kontrollmöjlighet, i regel åläggs om den ursprungliga värdeindikationen inte speglar denna möjlighet. Detta bekräftas i föreliggande fall av det faktum att Lufthansa genom att uppnå en kontrollerande andel i Austrian Airlines övertar hela ansvaret för omstruktureringen av företaget och att fördelen med kontrollutövningen inte innebär någon fördel för köparen, utan snarare en börda. Kommissionen är också enig med de österrikiska myndigheterna om att en procentsats på 58,44 procent utgör en negativ kontrollpremie, som måste övertas från ÖIAG som den kontrollerande andelsägaren när ÖIAG säljer sina andelar. Detta förklarar varför Lufthansa betalar ett lägre pris än 41,56 procent av *going-concern*-priset.

(202) Dessutom bör man också anta att ett blockavdrag görs för ÖIAG:s andelar. Detta avdrag kan åläggas för att spegla de negativa konsekvenserna på aktiekursen om ett stort block av andelar samtidigt bjuds ut för försäljning, marknaden översvämmas av säljordrar och den otillräckliga efterfrågan inte uppväger utbudet. I föreliggande fall motsvarar ÖIAG:s andel i Austrian Airlines 36 626 875 av totalt 88 134 724 aktier. Man bör också ta hänsyn till det faktum att det bara handlas med 47,94 procent av Austrian Airlines aktiekapital på börsen. Därmed är det logiskt att ÖIAG skulle acceptera ett lägre pris för att kunna sälja sina andelar *en bloc*.

(203) På denna grund kan kommissionen dra slutsatsen att priset för ÖIAG:s andel, som utgör 41,56 procent, motsvarar 100 procent av det egna kapitalet.

(204) Dessutom konstaterar kommissionen, utan att det påverkar de framlagda argumenten och de ovan dragna slutsatserna, att värdet för 41,56 procent, utan hänsyn till kontrollpremien och blockavdraget, skulle ligga mellan […] euro och […] euro, alltså med ett medelvärde av […] euro.

Det pris som betalas av Lufthansa för ÖIAG:s andelar i Austrian Airlines

(205) Såsom redan förklarats omfattar det pris som Lufthansa betalat tre delar: a) 366 268,75 euro (0,01 euro per aktie), b) en skuldförbindelse och c) ett ÖIAG-stöd på 500 milj. euro.

(206) Kommissionens expert har undersökt den eventuella betalningen utifrån skuldförbindelsen. Han fastställer att skuldförbindelsen förfaller till betalning efter undertecknandet av Austrian Airlines redovisning för det verksamhetsår som slutar 2011. Enligt skuldförbindelsens villkor kan högsta möjliga extra betalning inte överskrida det belopp per aktie som minoritetsaktieägarna erhållit enligt Österrikes lag om företagsförvärv, såvitt Lufthansa inte höjer sitt anbud till minoritetsaktieägarna. Det högsta belopp som ÖIAG kan erhålla uppgår därför till 164,1 milj. euro.

(207) Skuldförbindelsen omfattar två delar […] ([34]).

(208) […]

(209) Kommissionens expert har granskat den rapport som togs fram av ÖIAG:s rådgivare Merrill Lynch, där den eventuella utbetalningen utifrån skuldförbindelsen analyserades. Moore Stephens kom till slutsatsen att Merrill Lynchs uppskattning av utbetalningen utifrån skuldförbindelsen bygger på rimliga antaganden och att erkända och etablerade metoder för värdering av kapitalmarknaden använts.

(210) Kommissionens expert genomförde trots detta en känslighetsanalys för att räkna ut utbetalningen beroende på olika […]. Resultaten återges i tabellen nedan.

([34]) Se fotnot 23.

Tabell 10

Känslighetsanalys för […]

Känslighet […]	Kumulativt […]	Kumulativt justerat konsoliderat […]	Utbetalning
0,0 %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)
[…] %	(…)	(…)	(…)

(211) När det gäller […], som beräknas med hjälp av […], konstaterar kommissionen att det på grund av det försämrade läget på den europeiska passagerar- och luftfartsmarknaden finns risk för att […].

(212) Utifrån redogörelserna ovan förefaller […]. Mot denna bakgrund kan kommissionen dra slutsatsen att det pris som Lufthansa betalat ligger mellan […] milj. euro och […] milj. euro, beroende på utbetalningen utifrån skuldförbindelsen (se tabell 11).

Tabell 11

Översikt över det pris som Lufthansa betalat

(i miljoner euro)

Pris som Lufthansa betalat för ÖIAG:s andelar	Högsta pris	Lägsta pris
1. Pris för ÖIAG:s andelar	(…)	(…)
2. Skuldförbindelse ([…])	(…)	(…)
3. ÖIAG:s bidrag	(…)	(…)
Summa (1) + (2) + (3)	(…)	(…)

Pris som betalats till minoritetsaktieägarna

(213) När det gäller det faktum att Lufthansa kommer att betala ett annat pris för aktier spridda mellan olika aktieägare än för ÖIAG:s andelar konstaterar kommissionen att offentliga förvärv av i Österrike börsnoterade företag omfattas av lagen om företagsförvärv, vars tillämpning tillses av *Take-Over Panel* [förvärvskommitté]. Denna kommitté ser till att minoritetsaktieägarna skyddas och att övertagandeförfarandet sker i målföretagets och värdepappersmarknadens intresse.

(214) Lagen om företagsförvärv ålägger den som köper mer än 30 procent av andelarna i målföretaget en budplikt för alla ägarandelsbevis i målföretaget inom 20 dagar efter att denna tröskel överskridits (§ 22 i lagen om företagsförvärv).

(215) Enligt § 26 i lagen om företagsförvärv får priset på ett pliktbud eller frivilligt bud för att uppnå kontroll inte understiga den högsta av anbudsgivarna beviljade eller avtalade motprestationen för denna andel i målföretaget inom de senaste tolv månaderna före tillkännagivandet av anbudet. Detta pris måste dessutom motsvara minst den genomsnittliga börskursen, viktad efter aktuella handelsvolymer, för andelen i fråga under de senaste sex månaderna före det datum då anbudet tillkännages. Som köpare av den kontrollerande andelen av ÖIAG är Lufthansa därmed skyldig att lämna ett anbud till alla aktieägare till den genomsnittliga viktade kursen. Kommissionen påpekar att anbudsgivaren inte har något spelrum när det gäller hur högt detta pris blir.

(216) Dessutom har transaktionen på grund av det öppna anbudsförfarandet för ÖIAG:s andelar dragit mediernas intresse till sig, varför aktiekursen har påverkats genom marknadsaktivitet och spekulation. Prisskillnaden kan också förklaras med det kontrollavdrag som gäller för minoritetsandelar. I motsats till kontrollpremien speglar minoritetsandelarnas värde inte det värde som är förknippat med den kontrollerande andelen.

(217) Medan det totala pris som ÖIAG betalat är negativt och, som tidigare förklarats, härrör från en förhandlingsprocess, fastställs priset för de aktier som är spridda mellan olika aktieägare rättsligt. Detta pris är känt av alla parter på förhand och skulle i föreliggande fall uppgå till omkring 220 milj. euro.

(218) Därmed kan kommissionen dra slutsatsen att priset för minoritetsaktierna enbart beror på rättsliga skyldigheter som Lufthansa måste följa, och att man i föreliggande fall därmed inte kan dra några slutsatser om det pris som betalats till ÖIAG utifrån priset till minoritetsaktieägarna.

Slutsats

(219) Utifrån redogörelserna ovan framgår det att det pris som Lufthansa betalat för ÖIAG:s andelar ligger på mellan […] euro och […] euro. Detta ska jämföras med ett *going-concern*-värde för Austrian Airlines, som ligger mellan […] euro och […] euro, således i genomsnitt […] euro. Det betalade priset är därför inte lägre än *going-concern*-värdet. Kommissionen påpekar att även om det pris som betalats bara motsvarar 41,56 procent av företagets värde ligger detta pris mycket nära det omfång som fastställts av experterna. Kommissionen har därmed kommit till slutsatsen att det pris som Lufthansa betalat ligger inom marknadsprisomfånget för de andelar i Austrian Airlines som ÖIAG sålt. Villkoren har därmed inte haft någon effekt på försäljningspriset.

(220) Denna slutsats bekräftas genom en kvalitativ utvärdering av de ovan nämnda villkoren. Såsom klargjorts ovan har de österrikiska myndigheterna förklarat att de villkor som fastställdes för ÖIAG i mandatet att privatisera inte var av den karaktären att de inverkade negativt, eller inverkade över huvud taget, på det pris som köparen var beredd att betala.

(221) När det gäller målet med ”bästa möjliga bevarande av säker sysselsättning” anser kommissionen att detta krav endast utgör ett mål som ska uppnås efter bästa förmåga (*best effort-mål*). Kommissionen konstaterar att detta villkor formulerades så att potentiella köpare inte ålades några belastande eller bindande skyldigheter. Därmed drar kommissionen slutsatsen att detta villkor, eftersom det inte utgjorde någon belastning och eftersom detta var tydligt för alla potentiella köpare på grund av formuleringen av anbudsunderlagen, inte ledde till någon sänkning av priset och inte var ägnat att avhålla potentiella investerare från ett anbud. Därmed var det inte heller förknippat med några förluster av medel för staten. Denna slutsats stöds också av det faktum att alla anbud som lämnades av anbudsgivarna var begränsat och noggrant formulerade, vilket gav dem tillräcklig flexibilitet för att kunna se till att deras kommersiella och vinstorienterade ambitioner kunde uppfyllas ([35]).

([35]) Se även kommissionens beslut 2008/767/EG.

(222) I analogi med detta konstaterar kommissionen i fråga om ”bildandet av en kommitté för tillvaratagande av lokala österrikiska intressen” att en sådan kommitté endast har en rådgivande funktion och inte några beslutsbefogenheter. Dessutom blev ingen av de […] anbudsgivarna avskräckt av detta villkor, eftersom […]. Kommissionen kan därmed dra slutsatsen att detta villkor inte medförde någon sänkning av priset och inte var ägnat att avhålla potentiella investerare från ett anbud, eftersom det inte utgjorde någon belastning. Därmed omfattar det inget statligt stöd.

(223) I fråga om målet ”bevarandet av huvudkontoret i Österrike” konstaterar kommissionen att alla […] anbudsgivare har klargjort sin avsikt att behålla huvudkontoret i Österrike. Eftersom detta villkor står i samband med kravet på en kärnstruktur med österrikiska aktieägare och endast utgör en precisering av detta krav behandlar kommissionen dessa båda krav tillsammans.

(224) I fråga om kärnstrukturen med österrikiska aktieägare fastställer kommissionen att detta krav gällde för alla anbudsgivare och att alla […] anbudsgivare var medvetna om Austrian Airlines särskilda marknad i vissa regioner och var intresserade av detta, och hade ett intresse av att upprätthålla vissa bilaterala trafikrättigheter. […] I detta sammanhang konstaterar kommissionen att anbudsgivarna avsåg att förvärva Austrian Airlines som ett företag som fortsätter att drivas, och inte som en tillgång. På grund av rättsliga och andra särskilda villkor inom luftfartssektorn avgörs värdet på en flyglinje i stor utsträckning av immateriella tillgångar, som till exempel avgångs- och ankomsttider och trafikrättigheter. Som sådant skulle bevarandet av dessa rättigheter ses som en positiv faktor för ett potentiellt bevarande av företagsvärdet, såväl av säljaren som av köparen.

(225) Mot denna bakgrund kan kommissionen dra slutsatsen att detta villkor och villkoret att bevara huvudkontoret i Österrike huvudsakligen var kommersiella villkor, som faktiskt var ägnade att upprätthålla bilaterala trafikrättigheter med bestämda tredjeländer snarare än att utgöra bördor. Därmed syftade villkoret snarare till att säkra företagets intäkter och Austrian Airlines värde för den potentiella köparen än till att föreskriva till exempel resultat- eller investeringsnivåer. Kommissionen anser också att sådana villkor visserligen kan leda till problem när det gäller förenligheten med gemenskapsrätten, men deras relevans hade dock varit tydlig och viktig för alla potentiella anbudsgivare, eftersom bevarandet av trafikrättigheter är väsentligt. I samband med det aktuella läget i utvecklingen av den internationella luftfartsmarknaden och de bilaterala avtalen med tredjeländer anser kommissionen att dylika villkor inte är ovanliga inom denna sektor.

(226) Kommissionen konstaterar dessutom att dessa villkor inte har ifrågasatts av någon potentiell köpare, utan att alla anbudsgivare har försökt uppfylla dem, om än på olika sätt, […]. På denna grundval kan kommissionen dra slutsatsen att varken kravet att bevara huvudkontoret i Österrike eller kravet att bevara en kärnstruktur med österrikiska aktieägare är av det slaget att de kunnat sänka priset eller avhålla potentiella investerare från att lämna in anbud. Ingen förlust av statliga medel skedde alltså i samband med dessa villkor.

(227) Medan sådana villkor i ett anbudsförfarande i allmänhet skulle kunna befaras leda till en potentiell förlust av statliga medel, bekräftar den ovanstående kvalitativa bedömningen i detta specifika fall att villkoren med tanke på luftfartsindustrins mycket specifika karaktär inte hade någon inverkan på det betalda priset, utan tvärtom bidrog till att upprätthålla Austrian Airlines fulla värde.

(228) Därför drar kommissionen slutsatsen att inget stöd till Lufthansa ingår i det pris som Lufthansa har betalat för ÖIAG:s andelar i Austrian Airlines.

(229) Eftersom kommissionen har fastställt att försäljningen skedde till marknadspriset behöver den inte vidare undersöka om privatiseringsprocessen skett på rättvisa villkor och på ett öppet sätt inom ramen för denna granskning av stöd.

6.1.2 *Tillämpning av testet privat investerare*

(230) Slutsatsen att det pris som Lufthansa betalat för ÖIAG:s andelar i Austrian Airlines motsvarar marknadspriset utesluter inte att Austrian Airlines självt beviljades ett stöd. Det faktum att ett marknadspris betalades för ett sådant övertagande kan möjligtvis garantera att köparen inte beviljas något nytt stöd, men köparen bör inte förväxlas med företaget, som såldes till ett negativt pris. När ett företag som har mottagit ett lagstridigt stöd säljs till marknadspris (dvs. till det högsta pris som en privat investerare varit beredd att betala under normala konkurrensvillkor för detta företag i dess aktuella situation, särskilt efter erhållande av statligt stöd), ska enligt domstolens fasta rättspraxis stödelementet värderas till marknadspris och inkluderas i priset ([36]).

([36]) EG-domstolens dom av den 21 mars 1991, mål C-305/89, *Italien/kommissionen* ("Alfa Romeo"), REG 1991, I-6103, punkt 40; EG-domstolens dom av den 20 september 2004, mål C-390/98, H.J. *Banks*, REG 2001, I-6117, punkt 77; och EG-domstolens dom av den 29 april 2004, mål C-277/00, *Tyskland/kommissionen* ("SMI"), REG 2004, I-3925, punkt 80.

(231) När ett företag säljs av staten till ett negativt pris är försäljningen till marknadspris alltså inte ett tillräckligt kriterium för att konstatera att staten har agerat som en privat investerare och att inga statliga stöd har beviljats. En sådan privat investerare skulle också jämföra det negativa marknadspriset med de kostnader som är förknippade med alternativen, såsom i föreliggande fall företagets insolvens (*insolvensscenariet*). De österrikiska myndigheterna har argumenterat att beslutet att sälja andelen i Austrian Airlines till Lufthansa till ett negativt pris var det billigaste av de alternativ som stod till buds. Dessa andra alternativ var en strukturerad likvidation, *stand-alone*-scenariet och insolvensscenariet.

(232) I detta avseende anmärker kommissionen att alternativa scenarier inte behöver utvärderas i detalj i föreliggande beslut, eftersom de alla skulle leda till högre kostnader än insolvensfallet.

Insolvensscenariet

(233) I händelse av en insolvens måste de obetalda skulderna till fordringsägarna, med eller utan säkerhet, betalas utifrån behållningen från försäljningen av de tillgångar som inte omfattas av återtaganderätt. Enligt österrikisk rätt är inga fordringsägare privilegierade, men konkursförvaltarens kostnader har företräde före alla fordringsägare utan säkerhet. Inte heller krav från anställda prioriteras, utan de omfattas också av den kvot som gäller för samtliga fordringsägare. Aktieägare kan i händelse av insolvens troligen inte räkna med någon betalning. I gengäld har aktieägarna inget ansvar utöver förlusten av sina andelar.

ÖIAG:s övertagande av alla obetalda skulder för att undvika negativa konsekvenser på dess övriga aktieinvesteringar

(234) I denna fråga argumenterar de österrikiska myndigheterna att en insolvens för Austrian Airlines skulle medföra en sänkt kreditvärdighet för de andra företagen där ÖIAG innehar aktier (såsom OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria m.fl.), liksom till sänkt kreditvärdighet för andra företag där den österrikiska staten har aktier ([…]). Dessutom hävdar de att en sådan sänkning också skulle påverka aktiekursen negativt för dessa företag och orsaka en kraftig förlust för ÖIAG:s respektive Republiken Österrikes aktier.

(235) Sänkningen av kreditvärdigheten skulle enligt deras mening vara resultatet av att moderbolagets stöd försvinner. De anser vidare att stödet från moderbolagets sida är en av huvudfaktorerna för kreditvärdigheten. De har tagit upp exempel på privata företag, till exempel kreditvärdigheten för Bank Austria och Hypovereinsbank, som hade dragit nytta av stödet från sitt moderbolag Unicredit.

(236) Kommissionen fastställer för det första att kreditvärdighetsbedömningen för ett företag, oavsett om det är helt i privat ägo eller i offentlig ägo, inte bara beror på stödet från moderbolagets sida utan också på andra faktorer. Avgörande faktorer för kreditvärdigheten är företagets produktionsegenskaper, återinvesteringsrisken, effektiviteten när det gäller drift och kapital samt underliggande kreditvärdighetsfaktorer såsom beroendet av kunder, diversifiering, finansiell situation och likviditetsprofil i allmänhet.

(237) Dessutom gäller de i tabell 1 sammanfattade exemplen en sänkning av kreditvärdigheten för ett moderbolag som ledde till en sänkning av kreditvärdigheten för dess dotterbolag. På grundval av metoden för bedömning av kreditvärdigheten kan kreditvärdigheten för ett dotterbolag inte vara bättre än för moderbolaget. I föreliggande fall har ÖIAG inget kreditbetyg.

(238) Dessutom förbjuder ÖIAG-lagen av den 26 april 2000 uttryckligen konsolidering av ÖIAG med de företag där det har aktieinnehav. Dess skulder täcks för övrigt av en statlig garanti. ÖIAG:s roll förefaller snarare ha karaktären av en fond för förvaltning av tillgångar än ett holdingbolag för en diversifierad koncern. Kommissionen fastställer vidare att ett betydande antal av de företag där ÖIAG har andelar (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) själva är separat noterade på Wien-börsen, i stället för att vara förenade inom en enda koncernstruktur, och att majoriteten i dessa företag ägs av andra aktieägare än ÖIAG. Kommissionen konstaterar vidare att analytiker vid prövning av grundläggande affärsdata för sådana företag som OMV AG, Österreichische Post och Telekom Austria inte tar hänsyn till utvecklingen av andra företag där ÖIAG har innehav ([37]).

(239) Mot denna bakgrund kan kommissionen inte instämma i argumentet att en insolvens för Austrian Airlines skulle få konsekvenser för kreditvärderingen av de andra innehaven och leda till en värdeminskning för ÖIAG:s andelar. På samma sätt kan kommissionen inte acceptera att Austrian Airlines insolvens också skulle försämra kreditvärderingen och värdet för andra företag i Republiken Österrikes ägo.

ÖIAG:s övertagande av sociala kostnader

(240) […]

(241) […]

(242) […]

(243) De österrikiska myndigheterna och Austrian Airlines har lämnat information till kommissionen om fall där företag i privat ägo frivilligt har övertagit kostnader för sociala planer då de avvecklat affärsområden eller verksamheter i Österrike.

(244) På grundval av denna information förefaller det vara allmänt brukligt i Österrike att ett moderbolag eller en koncern tar på sig sociala kostnader vid stängningen av ett dotterbolag eller vid avveckling av produktionskapacitet för utlokalisering av produktion till utlandet. De österrikiska myndigheterna har argumenterat för att detsamma skulle ske om moderbolaget eller koncernen låter dotterföretaget bli insolvent.

(245) I detta sammanhang konstaterar kommissionen att moderbolaget har fortsatt att sälja produkter under det likviderade dotterbolagets varumärke i Österrike i de fall som tagits upp som exempel, även om produktionen eller delar av produktionen har utlokaliserats till utlandet. Vid en strukturerad likvidation av ett dotterbolag är det enligt kommissionen ekonomiskt sett bara förnuftigt att moderbolaget övertar dotterbolagets skyldigheter gentemot dess anställa enligt gällande arbetsrätt om moderbolaget är fortsatt närvarande på marknaden i fråga. I föreliggande fall skulle ÖIAG i ett hypotetiskt insolvensscenario dock fullständigt dra sig tillbaka från Österrikes luftfartsmarknad. Därmed förefaller det inte övertygande att en privat investerare (som t.ex. ett rent finansiellt holdingbolag) i en liknande situation såsom ÖIAG:s skulle ta på sig sociala kostnader av skäl som gäller anseendet för varumärket *Austrian Airlines* (ett varumärke som det inte längre hade något intresse i).

(246) Kommissionen konstaterar också att beloppet för Austrian Airlines sociala kostnader (se tabell 2), som i händelse av insolvens hypotetiskt skulle övertas av ÖIAG, av samma skäl inte kan jämföras med exemplen på frivilligt övertagande av sociala kostnader. Kommissionen påpekar vidare att de sociala kostnaderna för Austrian Airlines är mycket höga i jämförelse med de sociala kostnader som frivilligt övertagits av andra företag (se tabell 49) med avseende på den genomsnittliga engångsbetalningen samt det totala beloppet.

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

(247) De österrikiska myndigheterna argumenterar att det finns en rad tydliga faktorer som påverkar kostnaderna för en sådan social plan. De viktigaste faktorerna skulle vara den tid som de anställda arbetat inom företaget och deras lönenivå. I föreliggande fall konstaterar kommissionen att kostnaderna för en social plan vid ett företags insolvens och vid stängning av en produktionsenhet kan skilja sig från kostnaderna vid avveckling av produktionskapacitet, där företaget fortsätter att vara verksamt på marknaden.

(248) I fråga om detta anser kommissionen att de österrikiska myndigheterna inte har bevisat att insolvensen har en tillräckligt negativ effekt på holdingbolaget ÖIAG:s varumärke, för att detta skulle anse sig skyldigt att frivilligt ta på sig sociala kostnader av denna storlek.

(249) Beträffande argumentet att ÖIAG faktiskt fungerar som moderbolag för Austrian Airlines kommenterar kommissionen att österrikisk rätt, nämligen den lag som reglerar ÖIAG:s grundande och verksamhet (§ 11, andra stycket, ÖIAG-lagen), förbjuder bildandet av en företagsgrupp som inkluderar ÖIAG och de företag där det har innehav. Dessutom konsoliderar ÖIAG inte resultaten för företag där det har innehav i sitt bokslut i redovisningssyfte, vilket skulle kunna förväntas av ett privat holdingbolag. Detta bekräftas vidare av att (i) ÖIAG och de företag där det har innehav inte verkar vara någon ekonomisk enhet mot bakgrund av europeisk konkurrensrätt och (ii) kommissionen enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (*EG:s koncentrationsförordning*) ([38]) inte betraktar ÖIAG som företagsgrupp vid beräkning av tröskelvärdena för omsättning.

(250) Oberoende av det sociala och politiska tryck som skulle vara följden av ett beslut om att tillåta en insolvens för Austrian Airlines, står kommissionen fast vid den uppfattning som den uttryckte vid förfarandets inledning, nämligen att ett beslut från ÖIAG:s sida att frivilligt överta kostnader i samband med en social plan vid en insolvens för Austrian Airlines förefaller grundas på att ÖIAG är ett statligt holdingbolag och att en privat investerare som driver ett holdingbolag under liknande omständigheter inte skulle överta dessa kostnader.

(251) Följaktligen kan man konstatera att ÖIAG inte skulle påföras några kostnader vid en insolvens för Austrian Airlines.

6.1.3 *Slutsats*

(252) Visserligen har kommissionen kommit till slutsatsen att man genom försäljningsförfarandet uppnått högsta möjliga marknadspris för Austrian Airlines, men den har också kommit fram till att flygbolagets insolvens hade utgjort ett billigare alternativ för staten. Kommissionen anser därför att det belopp med vilket det negativa priset överstiger statens och ÖIAG:s insolvenskostnader ska betraktas som statliga medel som beviljats Austrian Airlines. Eftersom insolvenskostnaderna för andelsägarna är noll är beloppet för det statliga stödet hela beloppet för det negativa priset, som ligger mellan […] euro och […] euro – med ett högsta stödbelopp på […] euro.

(253) Det negativa priset omfattar statliga medel, eftersom det beviljas direkt från ett organ (ÖIAG) som helt och hållet innehas av staten och som kontrolleras av staten. Det är en konsekvens av mandatet att privatisera, genom vilket den österrikiska regeringen gett ÖIAG befogenhet att avyttra alla sina andelar i Austrian Airlines, och ska därför tillskrivas staten. Det riktar sig till ett företag (Austrian Airlines) som särskilt sedan liberaliseringen av luftfarten konkurrerar med andra flygbolag inom gemenskapen. Det inverkar negativt på handeln inom gemenskapen, eftersom det gäller ett företag som är bedriver trafik mellan medlemsstater, och det snedvrider konkurrensen.

(254) Det negativa priset ska därför betraktas som ett statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

7. **STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN GEMENSAMMA MARKNADEN**

(255) Efter att kommissionen kommit till slutsatsen att det negativa priset utgör ett statligt stöd ska kommissionen pröva detta stöds förenlighet med den gemensamma marknaden.

(256) Följaktligen måste stödets förenlighet med den gemensamma marknaden undersökas utifrån artikel 87.2 och 87.3 i EG-fördraget, där undantagen från den i artikel 87.1 fastställda allmänna regeln om oförenlighet med den gemensamma marknaden tas upp.

(257) I föreliggande fall kommer endast undantaget i artikel 87.3 c i fråga. Enligt artikel 87.3 c kan stöd betraktas som tillåtet om det tjänar till att underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, om det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(258) I detta avseende omfattar de gällande gemenskapsramarna för beslut om förenlighet med den gemensamma marknaden riktlinjerna från 2004 samt luftfartsriktlinjerna från 1994.

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

7.1 **Förenlighet med den gemensamma marknaden och eventuell överträdelse av reglerna för den inre marknaden**

(259) Vid förfarandets inledande konstaterade kommissionen att Österrike hade gett ÖIAG ett mandat att privatisera där en rad villkor fastställdes. Under förfarandet konstaterade kommissionen att villkoren under de särskilda omständigheterna i detta fall inte var av det slag att de inverkade negativt, eller över huvud taget inverkade, på det pris som köparna var beredda att betala.

(260) Vid första anblicken kunde dock försäljningsvillkoren, enligt vilka en kommitté för tillvaratagande av lokala österrikiska intressen skulle bildas och en kärnstruktur med österrikiska aktieägare skulle bevaras, samt kravet på bevarande av Austrian Airlines huvudkontor i Österrike, inge betänkligheter med avseendet på artiklarna 43, 49 och 56 i EG-fördraget om etableringsfrihet, frihet att tillhandahålla tjänster och fri rörlighet för kapital.

(261) Detta ger upphov till frågan i vilken utsträckning en eventuell överträdelse av reglerna för den inre marknaden ska beaktas av kommissionen när den utvärderar det statliga stödets förenlighet med den gemensamma marknaden ([39]).

(262) I föreliggande fall har kommissionen fastställt att villkoren i mandatet att privatisera inte på något sätt ökat snedvridningen på grund av det negativa priset, eftersom villkoren inte haft några ekonomiska effekter på det pris som betalades. I föreliggande fall är villkoren beträffande företagets aktieägare och huvudkontor kopplade till bilaterala luftfartsavtal, och i denna form leder tillämpningen av dessa inte till någon diskriminering mellan de potentiella köparna, eftersom alla skulle ha samma intresse av fortsatt drift för att skydda sin eventuella verksamhet. Därmed innebär villkoren i mandatet att privatisera inga ytterligare begränsningar utöver de begränsningar som redan finns i de bilaterala luftfartsavtalen. Därför finns det inget skäl att beakta en eventuell överträdelse av reglerna för den inre marknaden vid utvärderingen av stödets förenlighet.

(263) Därför ska kommissionen bedöma om omstruktureringsplanen är förenlig med bestämmelserna i de gällande riktlinjerna. Enligt grundprincipen (punkt 31 i riktlinjerna från 2004) ska man ”endast bevilja omstruktureringsstöd i de fall då det kan visas att beviljandet inte strider mot gemenskapens intresse. Detta är endast möjligt om strikta villkor uppfylls och om det är säkert att eventuella snedvridningar av konkurrensen kommer att uppvägas av nyttan av att bibehålla företaget i drift... och, i förekommande fall, genom tillräckliga åtgärder till förmån för konkurrenterna”.

(264) I anslutning till detta tas olika förutsättningar upp i riktlinjerna under vilka omstruktureringsstöd kan beviljas.

7.1.1 *Företagens identitet och rätt till stöd*

(265) Enligt punkt 13 i riktlinjerna gäller följande: ”Ett företag som ingår i eller håller på att tas över av en koncern är i princip inte berättigat till stöd till undsättning och omstrukturering, förutom om det kan visas att det endast är det berörda företaget som är i svårigheter och att svårigheterna inte är en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen och att företagets svårigheter är så allvarliga att de inte kan åtgärdas inom koncernen.”

(266) Vid inledandet av förfarandet konstaterade kommissionen att vissa klagande hade argumenterat att Austrian Airlines i samband med Lufthansas övertagande av bolaget inte var berättigat till stöd.

(267) I fråga om detta påpekar kommissionen att den anmälda åtgärden visserligen innebär att Lufthansa Airlines övertar de svårigheter som Austrian Airlines står inför, men att denna inte står i förbindelse med det planerade övertagandet. De österrikiska myndigheterna har dessutom uppgett att minskningen av Austrian Airlines skuldsättning (*finansiell omstrukturering*) utgör det pris som Lufthansa är berett att acceptera för övertagandet efter ett transparent och öppet anbudsförfarande och att försäljningen inte kan ske utan denna åtgärd.

(268) Kommissionen konstaterar att den österrikiska statens beslut om beviljande av medel och de avtal som undertecknats mellan ÖIAG och Lufthansa innebär att Austrian Airlines och inte Lufthansa är mottagare av de beviljade medlen och att de beviljade medlen mottas av Austrian Airlines i form av ett kapitaltillskott. Den främsta effekten av beviljandet av medel är det omstrukturerade Austrian Airlines överlevnad. Kommissionen fastställer vidare att Austrian Airlines fram till avslutad försäljning inte är någon del av Lufthansakoncernen, vilket innebär att frågan om huruvida Lufthansa hade kunnat sanera Austrian Airlines med egna medel är irrelevant. Det finns inte heller något koncernförhållande mellan Lufthansa och Austrian Airlines som baseras på det redan befintliga samarbetet. Kommissionen kan därmed dra slutsatsen att Austrian Airlines inte ingår i Lufthansakoncernen.

([39]) Enligt rättspraxis ska detta vara fallet när formerna för ett stöd, som eventuellt strider mot andra fördragsbestämmelser än de som är upptagna i artiklarna 92 och 93, kan anses vara så oskiljbart förknippade med stödets syfte att de inte kan bedömas separat (se EG-domstolens dom av den 22 mars 1977, mål 74/76, *Ianelli & Volpi/Meroni*, REG 1977,557, och EG-domstolens dom av den 15 juni 1993, mål C-225/91, *Matra/kommissionen*, REG 1993, I-3203, punkt 41).

(269) Kommissionen kan därmed dra slutsatsen att Austrian Airlines är mottagare av stödet.

(270) Därnäst ska kommissionen klargöra om Austrian Airlines kommer i fråga för en omstrukturering enligt riktlinjerna från 2004. Kommissionen hade redan kommit fram till denna slutsats i beslutet om godkännande av undsättningsstödet ([40]) och i beslutet att inleda ett granskningsförfarande. Under granskningsförfarandet har den inte upptäckt några faktorer som ger anledning att ändra denna bedömning.

(271) I fråga om detta kan kommissionen dra slutsatsen att Austrian Airlines är ett företag i svårigheter enligt riktlinjerna från 2004.

7.1.2 *Återupprättande av den långsiktiga lönsamheten*

(272) Den andra förutsättningen (enligt punkt 35 i riktlinjerna från 2004) är att ”Omstruktureringsplanen, som skall ha en så kort varaktighet som möjligt, skall göra det möjligt att återställa företagets långfristiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten”.

(273) Vidare anges det i riktlinjerna från 2004 (punkt 37) att ”Omstruktureringsplanen skall medföra en omvandling av företaget så att det, när omstruktureringen väl är genomförd, kan bära alla sina kostnader, inbegripet avskrivningar och finansiella kostnader. Den nuvärdesberäknade avkastningen på eget kapital i det omstrukturerade företaget måste vara tillräcklig för att företaget skall vara i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft”.

(274) Vid inledandet av förfarandet ställde kommissionen frågor om de antaganden som låg till grund för den framlagda omstruktureringsplanen. Den ställde också frågor om de besparingar och synergier som planen hänvisar till, mot bakgrund av det faktum att Austrian Airlines och Lufthansa redan samarbetar i stor utsträckning.

(275) När det gäller det faktum att Lufthansa och Austrian Airlines redan samarbetar inom ramen för Star Alliance och när det gäller deras samriskföretag har Österrike lämnat information till kommissionen som tyder på att integrationen av företag inom luftfartssektorn vid kapitaltillskott blir betydligt större ur ekonomisk synvinkel, vilket leder till större besparingar än i partnerskap utan kapitaltillskott. Österrike hänvisar till expertundersökningar, enligt vilka besparingar på omkring 1,9 procent uppnås vid rent samordnande partnerskap, medan gemensam affärsverksamhet leder till besparingar på omkring 5,6 procent av de totala kostnaderna. Ett samarbete som stöds genom kapitaltillskott leder däremot till besparingar på omkring 11,4 procent ([41]).

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

(276) Kommissionen påpekar att omstruktureringsplanen grundas på konsolidering av de fördelar som uppkommer genom kostnadssänkningar och de synergier som är resultatet av integrationen av flygbolagen inom Lufthansakoncernen. I planen behandlas en minskning och nydimensionering av flottan, en produktoptimering, kostnadssänkningsåtgärder och synergipotentialer.

(277) […] Kommissionen konstaterar att den senare affärsplanen från Lufthansa så långt som möjligt tar hänsyn till försämringen av läget på den globala luftfartsmarknaden, och särskilt på Austrian Airlines marknader i Central- och Östeuropa. Lufthansa påpekar att utsikterna hade försämrats avsevärt på grund av den ekonomiska krisen i jämförelse med planen från oktober 2008.

(278) Lufthansa anger att den femåriga ekonomiska planen (2009–2013) visar att företaget såväl i grundscenariet som i ett realistiskt scenario samt i det pessimistiska scenariet på kort- och medellång sikt […]. Företaget väntar […], att Austrian Airlines kommer att vara i stånd att bära sina avskrivningar, kostnader för flygplansleasing och räntekostnader från […]. […].

(279) Lufthansa kommenterar att några av de grundläggande åtgärderna […]. Enligt Lufthansas uppfattning kan Austrian Airlines långsiktiga lönsamhet dock bara återupprättas om den ändrade omstruktureringsplanen – liksom ytterligare åtgärder för kostnadsminskning som ska fastställas – kan genomföras som planerat, så att nödvändiga besparingar kan göras.

(280) Affärsplanen grundar sig på en genomsnittlig växelkurs mellan USD och euro på ca […] och ett genomsnittspris på råolja på […] per fat för 2009–2013. Dessutom antas det att […].

(281) Intäkterna från luftfarten blir under 2009 […]. Sedan behandlar planen en […] årligen, i den utsträckning som Austrian Airlines marknader återhämtar sig och avkastningssynergierna bär frukt. […] ska företaget för luftfartsavkastningen åter uppnå nivån från […].

(282) […] Alltså kommer […] att räknas för beläggningsfaktorerna under åren 2008 till 2010, vilket först från […] ska förbättras något. Också genomsnittsintäkterna per passagerarkilometer kommer troligen att […] 2009.

(283) […] ([42]).

(284) På grund av sammanslagningen av Austrian Airlines och Lufthansa omfattar planen avkastningssynergier på […] euro och kostnadssynergier på […] euro, som ska ha uppnåtts från […].

([42]) […]

(285) Avkastningssynergierna utgörs till en tredjedel av […], till en tredjedel av […] och till en sista tredjedel av […].

(286) […]

(287) När det gäller personalen planeras […]. För tillfället omfattar Austrian Airlines försäljningsorganisation […] anställda, varav […] i Österrike. Lufthansa planerar […]. Detta innebär att […]. Dessutom innebär omstruktureringsplanen en anpassning […], eftersom dessa kapaciteter kommer att ingå i Lufthansakoncernen. Denna anpassning skulle leda till […] ([…]). Dessutom planeras mindre ändringar i andra affärssegment, såsom inom […]. Mellan slutet av 2008 och 2013 kommer dessa åtgärder att minskas till […].

(288) De totala extraordinära kostnader på […] milj. euro, som beräknats för Austrian Airlines för tiden 2009–2013, inbegriper kostnader […].

Tabell 12

EBIT före extraordinära poster, 2008–2013, enligt Lufthansas antaganden

(i miljoner euro)

EBIT före extraordinära poster	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(289) Företagets EBIT (brytpunkt på det operativa området) före extraordinära poster blir enligt beräkningarna […].

(290) Lufthansa påpekar dock att Austrian Airlines har en årlig räntekostnad på omkring […] euro på grund av betydande räntebärande finansiella skulder och pensionsåtaganden. Brytpunkten kommer att uppnås […].

(291) Kommissionen måste utvärdera huruvida Austrian Airlines är i stånd att framgångsrikt slutföra sin omstrukturering inom den föreskrivna tidsfristen. […]

(292) Med utgångspunkt i den reviderade planen skulle Austrian Airlines vara i stånd att sänka sina kostnader betydligt. Denna kraftiga minskning av kostnadsbasen bör i samband med […] ge företaget den flexibilitet och anpassningsförmåga som krävs för att göra framsteg och uppnå målen.

(293) Mot bakgrund av detta anser kommissionen att Austrian Airlines bör vara i stånd att framgångsrikt genomföra sin omstrukturering senast 2015. Kommissionen anser dock inte att datumet för genomförande av programmet Go4Profit ska ses som början på omstruktureringen. Snarare förefaller det som om de åtgärder som inkluderades inom ramen för programmet Go4Profit – även om dessa har lett till en minskning av kostnadsbördan för Austrian Airlines – inte var tillräckliga för att omstrukturera företaget och stod i samband med en fristående lösning.

(294) Kommissionen ska vidare pröva om de antaganden som omstruktureringsplanen bygger på är lämpliga under de givna omständigheterna och huruvida förutsägelserna och prognoserna är förenliga med kraven i riktlinjerna. I riktlinjerna från 2004 (punkt 35) anges följande: ”Denna plan skall läggas fram för kommissionen tillsammans med alla närmare upplysningar och i synnerhet en marknadsanalys. Förbättringen av lönsamheten skall i första hand uppnås genom de interna åtgärder som anges i omstruktureringsplanen; den får vara baserad på externa faktorer, såsom pris- och efterfrågeförändringar som företaget självt inte i högre grad kan påverka, men bara om de antaganden som gjorts beträffande marknadens utveckling allmänt erkänns.”

(295) I detta sammanhang anser kommissionen att den affärsplan som lades fram i april 2009 omfattar realistiska negativa prognoser. De antaganden i fråga om bränslepriser, växelkurser, trafiksituation och marknadsutveckling som Lufthansa presenterade för kommissionen är trovärdiga, och därför förefaller omstruktureringsplanen ha övertygande prognoser om framstegen i Austrian Airlines totala resultat med beaktande av den ekonomiska krisens effekter på luftfartssektorn. Kommissionen konstaterar att ett företag med större sannolikhet kommer att vara långsiktigt lönsamt under kontroll av en ny privat ägare, så att försäljningen i detta hänseende är en reell huvudaspekt i omstruktureringen av Austrian Airlines.

(296) Mot bakgrund av de ovannämnda faktorerna anser kommissionen att Austrian Airlines skulle vara i stånd att återupprätta sin långsiktiga lönsamhet från 2015 enligt affärsplanen 2009–2015. Lönsamheten återupprättas därmed under en omstruktureringsperiod på omkring sex år, vilket kommissionen anser vara en rimlig tid.

7.1.3 *Det egna bidragets storlek*

(297) När det gäller det egna bidragets storlek anges i riktlinjerna från 2004 (punkt 43), att ”de stödmottagande företagen i väsentlig utsträckning [ska] bidra till omstruktureringen med egna medel, inbegripet genom försäljning av tillgångar som inte är oundgängliga för företagets överlevnad, eller genom extern finansiering på marknadsmässiga villkor. Ett sådant bidrag är ett tecken på att marknaden tror på att lönsamheten verkligen kan återställas. Sådana bidrag skall vara reella, dvs. faktiska, exklusive alla väntade vinster såsom kassaflöden och de skall vara så stora som möjligt.” I riktlinjerna anges vilken grad av eget bidrag som normalt ska betraktas som lämplig. I ett företag av Austrian Airlines storlek bör detta bidrag uppgå till 50 procent. Kommissionen konstaterar att branschspecifika riktlinjer för företag i svårigheter, inklusive sådana regler för luftfartssektorn, inte påverkas enligt riktlinjerna från 2004 (punkt 18).

(298) I detta sammanhang har de österrikiska myndigheterna argumenterat att det i luftfartsriktlinjerna från 1994, som utgör en lex specialis rörande statliga stöd till flygbolag, inte föreskrivs något finansiellt eget bidrag i någon bestämd utsträckning. De har dock sedan hävdat att dessa krav i varje fall har uppfyllts och att det finansiella egna bidraget överskrider de fordrade omstruktureringskostnaderna med 50 procent.

(299) De österrikiska myndigheterna hävdar att de totala omstruktureringskostnaderna uppgår till […] euro, och då det beviljade statliga stödet från Österrike uppgår till 500 milj. euro utgör det finansiella egna bidraget för Austrian Airlines och från Lufthansa omkring […] milj. euro, således 55,5 procent av den sammanlagda summan.

(300) Den information som Lufthansa presenterat avviker något från detta. Lufthansa hävdar att de totala omstruktureringskostnaderna uppgår till […] milj. euro. Då de av Österrike beviljade medlen alltså också uppgår till 500 milj. euro, uppgår det finansiella egna bidraget för Austrian Airlines och från Lufthansa till omkring […] milj. euro, således 67 procent av den totala summan.

(301) Såväl Österrike som Lufthansa argumenterar att Lufthansa måste sänka skulderna för att hålla den koncernomfattande andelen eget kapital på den tidigare nivån, eftersom Austrian Airlines skuldsättningsgrad är högre än Lufthansas. Austrian Airlines sammanlagda nettoskulder (utan undsättningsstödet på 200 milj. euro som ska återbetalas efter slutfört övertagande) uppgår till omkring […] euro. Efter att dessa delvis återbetalats med hjälp av tillskottet av medel på 500 milj. euro återstår nettoskulder på […] milj. euro. Austrian Airlines övertas av Lufthansa med dessa skulder. Detta motsvarar […]. Skillnaden mot Lufthansas skuldsättningsgrad, som […], uppgår till […] euro. Vid den aktuella tidpunkten är det dock inte klart hur och när betalningen av Austrian Airlines skulder kommer att ske.

(302) Om detta belopp betalas i form av ett kapitaltillskott från Lufthansa till Austrian Airlines kan kommissionen godta att detta belopp utgör ett eget bidrag. Ett rent övertagande av Austrian Airlines skuldbörda och dess inverkan på Lufthansas koncernredovisning skulle dock i sig inte utgöra något eget bidrag. Kommissionen fastställer att om man inte betraktar dessa faktorer som omstruktureringskostnader och som eget bidrag resulterar det i de aktuella beloppen på […].

(303) Med avseende på Austrian Airlines ackumulerade verksamhetsförluster för tiden 2009–2013, som angetts i tabell 12, skulle det totala beloppet på […] euro med en diskonteringssats på 9,7 procent för ett kapitalvärde (NPV) på […] euro diskonteras. Kommissionen kan godta att detta belopp, som erläggs kontant av Lufthansa, utgör ett eget bidrag till omstruktureringsplanen.

(304) I fråga om vissa andra kostnader, såsom kostnader för integrationen för att uppnå de årliga synergieffekterna ([…] euro), löpande extra omstruktureringskostnader sedan försäljningen i december 2008 ([…] euro) och transaktionskostnader ([…] euro), godtar kommissionen att detta utgör en del av omstruktureringskostnaderna. De påförs Lufthansa.

(305) När det däremot gäller kostnaderna för programmet Go4Profit på […] euro är kommissionen inte beredd att betrakta dessa som tillåtna kostnader, eftersom de uppkom innan omstruktureringsplanen började genomföras. Samma sak gäller för de på grund av finanskrisen högre återfinansieringskostnaderna på […] euro, som av de österrikiska myndigheterna tagits upp som poster inom Lufthansas omstruktureringskostnader. Kommissionen konstaterar att dessa kostnader inte åberopats av Lufthansa och att de utgör normala driftskostnader.

(306) I nedanstående tabell sammanfattas kommissionens värdering av de olika posterna inom ramen för omstruktureringskostnaderna.

Tabell 13

Omstruktureringskostnader för Austrian Airlines

Åtgärd	Österrikes synpunkter	Lufthansas synpunkter	Kommissionens bedömning
ÖIAG:s bidrag till minskningen av nettoskulderna	500 milj. euro 0 % eget bidrag	500 milj. euro 0 % eget bidrag	500 milj. euro 0 % eget bidrag
Minskning av skuldsättningsgraden till Lufthansas nivå	(…)	(…)	(…)
Kostnader för programmet Go4Profit	(…)	(…)	(…)
Ytterligare omstruktureringsåtgärder som inletts sedan december 2008	(…)	(…)	(…)
Kostnader för integrationen med avseende på skapandet av nödvändiga synergier	(…)	(…)	(…)
Rådgivnings-/transaktionskostnader	(…)	(…)	(…)
Högre återfinansieringskostnader på grund av finanskrisen	(…)	(…)	(…)
Kapitalvärde (NPV) för de ackumulerade rörelseförlusterna	(…)	(…)	(…)
Summa omstruktureringskostnader	(…)	(…)	(…)
Det egna bidragets storlek	[…] euro (56 %)	[…] euro (67 %)	[…] euro […] euro (64 %) […] euro (52 %)

(307) Utifrån ovanstående grunder har kommissionen kommit till slutsatsen att de totala omstruktureringskostnaderna kommer att uppgå till omkring […] milj. euro (eller […] euro i den händelse att Lufthansa inte minskar Austrian Airlines skuldnivå med […] euro), varvid det egna bidraget (som gemensamt eller enskilt erläggs av Austrian Airlines och/eller Lufthansa) uppgår till […] euro (eller […] euro). Detta motsvarar 64 procent (eller 52 procent) av omstruktureringskostnaderna. Kommissionen kan därmed dra slutsatsen att kravet på ett tillräckligt eget bidrag till omstruktureringskostnaderna är uppfyllt.

7.1.4 *Stödet måste begränsas till ett minimum*

(308) I punkt 43 i riktlinjerna från 2004 anges följande: ”Stödbeloppet och stödnivån skall begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering med hänsyn till de finansiella resurserna hos företaget, aktieägarna eller den företagsgrupp som företaget tillhör. Vid sådana bedömningar kommer allt krisstöd som tidigare beviljats att beaktas.” Kommissionen anser att detta villkor är uppfyllt.

(309) Såsom förklarats ovan uppgår omstruktureringskostnaderna till […] euro medan stödbeloppet begränsats till 500 milj. euro. Såväl Österrike som Lufthansa har angett att beloppet på 500 miljoner euro utgör ett nödvändigt minsta belopp för att återupprätta en långsiktig lönsamhet för Austrian Airlines. Utan detta tillskott, som används för att minska Austrian Airlines skulder, skulle Lufthansas övertagande av företaget inte vara ekonomiskt lönsamt.

(310) I detta sammanhang konstaterar kommissionen att beloppet på 500 milj. euro som det negativa lägsta pris som Lufthansa var redo att acceptera är en följd av en offentlig anbudsinfordran. Kommissionen konstaterar också att beloppet i fråga uteslutande används till att minska de alltför höga skulderna för Austrian Airlines och därmed inte kommer att medföra någon överskjutande likviditet för Austrian Airlines.

(311) Kommissionen anser att detta belopp är godtagbart och kommer till slutsatsen att inget orimligt stöd beviljas i jämförelse med motsvarande kostnader. Huvuddelen av medlen för omstrukturering finansieras med Austrian Airlines och/eller Lufthansas egna medel.

7.1.5 *Kompensationsåtgärder*

(312) I riktlinjerna från 2004 (punkt 38) anges också: ”Kompenserande åtgärder måste vidtas för att säkerställa att de negativa effekterna på handelsvillkoren minimeras så mycket som möjligt, så att de positiva effekter som uppnås överväger de negativa. I annat fall måste stödet anses ’strida mot det gemensamma intresset’ och därmed som oförenligt med den gemensamma marknaden.”

(313) Det uppges dessutom (punkt 39): ”Dessa åtgärder kan omfatta avyttring av tillgångar, kapacitetsminskningar eller neddragen marknadsnärvaro, sänkning av inträdeshindren på de berörda marknaderna. Vid bedömningen av kompensationsåtgärdernas lämplighet kommer kommissionen att ta hänsyn till marknadsstrukturen och konkurrensvillkoren för att säkerställa att sådana åtgärder inte leder till en försämring av marknadsstrukturen.”

(314) När det gäller kraven på lämpliga kompensationsåtgärder enligt riktlinjerna från 2004 och luftfartsriktlinjerna från 1994 har såväl Österrike som Lufthansa argumenterat att grunden för utvärdering av åtgärder för att undvika snedvridning av konkurrensen är punkt 38.3 i luftfartsriktlinjerna från 1994, där det anges att ett omstruktureringsprogram måste omfatta en kapacitetsminskning om återupprättandet av den finansiella livsdugligheten och/eller marknadssituationen kräver detta.

(315) De österrikiska myndigheterna och Lufthansa har argumenterat för att luftfartsriktlinjerna från 1994 ska ha företräde framför riktlinjerna från 2004 eftersom dessa utgör en lex specialis. Detta grundas på punkt 18 i riktlinjerna från 2004, där det uppges att branschvisa regleringar för företag i svårigheter inte påverkas av riktlinjerna från 2004. Vare sig återupprättandet av den finansiella livsdugligheten eller marknadssituationen gör det nödvändigt med kompensationsåtgärder som går utöver de till följd av omstruktureringen redan planerade åtgärderna.

(316) När det gäller detta argument anser kommissionen att marknadssituationen i föreliggande fall faktiskt kräver en ytterligare kapacitetsminskning. Kommissionen håller inte med om att de enda indikatorer på överkapacitet som den bör ta hänsyn till är otillräckliga beläggningsfaktorer och/eller marknadsaktörers ofta förekommande tillbakadragande samt bristande stimulans för nya marknadstillträden. I detta sammanhang påpekar kommissionen att Austrian Airlines sedan 2006 har genomfört åtgärder för kostnadsminskning och omstrukturering inom ramen för programmet Go4Profit och att detta program inte har återupprättat företagets lönsamhet. Austrian Airlines har under tidigare år gått med förlust, går för närvarande med förlust och kommer också på medellång sikt att gå med förlust, så företaget bör minska sin kostnadsbas och avveckla eller minska kapaciteten inom icke lönsamma segment på de marknader där det är verksamt.

(317) Enligt punkt 40 i riktlinjerna från 2004 gäller följande: ”Minskningstakten måste avgöras från fall till fall. Kommissionen kommer att fastställa åtgärdernas omfattning på grundval av den marknadsanalys som bifogas omstruktureringsplanen och, om det är lämpligt, på grundval av eventuella andra upplysningar som kommissionen har eller får in från berörda parter.”

(318) De österrikiska myndigheterna har angett att Austrian Airlines från 2006 hade inlett omstruktureringsprogrammet Go4Profit, med vilket de hade minskat storleken på flottan och hade ställt in en rad långdistanssträckor. Kapaciteten på långdistanssträckorna ska ha minskats med omkring […]. Personalstyrkan minskades med […] tjänster eller omkring […] och flottan minskades med […] flygplan.

(319) Kommissionen konstaterar att programmet Go4Profit inleddes 2006 och fortsattes 2007. Det kan därför egentligen inte ses som en plan som sammanhänger med de åtgärder som tillkännagavs i december 2008 och ändrades i april 2009. Följaktligen och utifrån de i punkt 293 angivna skälen kommer kommissionen bara att betrakta kapacitetsminskningar som vidtagits sedan 2008 som kompensationsåtgärder.

(320) Under loppet av 2008 minskades kapaciteten i linjetrafiken med omkring […] och för charterflygningarna med […], vilket motsvarar en kapacitetsminskning i erbjudna personkilometer på totalt […] jämfört med föregående år.

(321) I den omstruktureringsplan som tillkännagavs i december 2008 angav Lufthansa att […].

(322) Dessutom vidtogs i början av 2009 ytterligare omstruktureringsåtgärder som ledde till en ytterligare kapacitetsminskning i linjetrafiken (genom borttagandet av sträckor och minskat antal förbindelser) med […] och för chartertrafiken med […]. Detta ledde till en minskning av kapaciteten i personkilometer från 2008 till 2009 med totalt […]. Det bör dock påpekas att omstruktureringsplanen vilar på antagandet att marknadsutvecklingen vänder under 2010 och att kapacitetsökningar blir följden.

(323) De österrikiska myndigheterna har som kompensationsåtgärder erbjudit att Austrian Airlines (inklusive dess dotterbolag) ska minska det totala antalet erbjudna personkilometrar med 15 procent från början av 2008 fram till den 31 december 2010 (jämförelsegrund är det totala antalet erbjudna personkilometrar under verksamhetsåret 2007). Detta inkluderar en betydande minskning av charterverksamheten, där antalet erbjudna personkilometrar skulle minskas med […] fram till slutet av år […] i jämförelse med […].

(324) Dessutom, och i enlighet med kommissionens krav, kommer ökningen av antalet erbjudna personkilometrar efter 2010 att begränsas till den genomsnittligt fastställda tillväxttakten för de flygbolag som är medlemmar i Association of European Airlines. Denna begränsning kommer att gälla antingen fram till utgången av 2015 eller fram till den tidpunkt då Austrian Airlines uppnår ett balanserat EBIT, om detta sker före utgången av 2015.

(325) För att kommissionen ska kunna övervaka att denna övre gräns för kapacitetsökningen hålls ska rapporter årligen lämnas till kommissionen, senast i slutet av mars det år som följer på räkenskapsåret.

(326) Kommissionen påpekar att luftfartsmarknaden visserligen har haft ett tydligt uppsving i början av 2009 men att kapacitetsminskningarna och högsta nivån för tillväxten dock måste utvärderas under hela den period då denna gräns gäller, varvid man ska beakta potentialen för en marknadsåterhämtning från 2010 och framåt, som skulle yttra sig i en ytterligare minskning av flygbolagens marknadsandelar. Kommissionen påpekar vidare att flottan under tiden för den planerade omstruktureringen ska minskas från 98 flygplan 2008 till […] flygplan 2011. I fråga om detta konstaterar kommissionen att […].

(327) Dessutom anser kommissionen att de kompensationsåtgärder som planerats i samband med det statliga stödet måste bedömas mot bakgrund av de kompensationsåtgärder som föreslagits inom ramen för det pågående förfarandet om företagskoncentrationer, med tanke på den nära kopplingen mellan det statliga stöd som hänger samman med den österrikiska statens försäljning av andelen i företagsgruppen Austrian Airlines och sammanslagningen av Lufthansa och Austrian Airlines, ([43]).

(328) Lufthansa och Austrian Airlines har erbjudit vissa kompensationsåtgärder inom ramen för det parallella beslutet om företagskoncentrationer, som till exempel ett fortsatt överlämnande av avgångs- och ankomsttider vid olika flygplatser med full beläggning för att möjliggöra för en eller flera nya marknadsdeltagare att driva en ny eller extra konkurrerande luftfartsförbindelse. Därmed förpliktigar sig Lufthansa, Austrian Airlines samt deras respektive dotterbolag att enligt ett särskilt förfarande ställa avgångs- och ankomsttider ([44]) till förfogande vid flygplatserna i Wien, Stuttgart, Köln, München, Frankfurt och Bryssel på de sträckor där kommissionen har funnit konkurrensproblem ([45]) (nedan: *de identifierade stadsförbindelserna*).

(329) Det antal avgångs- och ankomsttider som ska ställas till förfogande ska möjliggöra för ett nytt flygbolag ([46]) att trafikera de identifierade stadsförbindelserna med följande frekvens:

— Wien–Stuttgart: Upp till tre (3) förbindelser per dag.

— Wien–Köln/Bonn: Upp till tre (3) förbindelser per dag men inte mer än 18 förbindelser per vecka.

— Wien–München: Upp till fyra (4) förbindelser per dag.

— Wien–Frankfurt: Upp till fem (5) förbindelser per dag.

— Wien–Bryssel: Upp till fyra (4) förbindelser per dag men inte mer än 24 förbindelser per vecka.

(330) Dessa kompensationsåtgärder kommer att möjliggöra att konkurrerande företag sannolikt snabbt kan få tillträde till eller utvidga verksamheten på sträckorna i fråga och därmed inskränka det sammanslagna företagets marknadsställning.

(331) Mot bakgrund av ovanstående redogörelser anser kommissionen att de kompensationsåtgärder som föreslagits inom ramen för koncentrationskontrollbeslutet, nämligen den föreslagna kapacitetsminskningen och begränsningen av tillväxten efter 2010, tillsammans utgör tillräckliga kompensationsåtgärder för att motverka snedvridningen av marknaden i samband med omstruktureringen under de särskilda omständigheterna i föreliggande fall.

7.1.6 *Ytterligare villkor och skyldigheter*

(332) Enligt punkt 46 i riktlinjerna från 2004 och punkt 40 (andra stycket) i luftfartsriktlinjerna från 1994 kan kommissionen utöver kompensationsåtgärderna föreskriva villkor och åligganden, så att stödet inte snedvrider konkurrensen på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.

(333) Såsom redan förklarats påpekar kommissionen att Republiken Österrike har en rad bilaterala luftfartsavtal med vissa tredjeländer, där gemenskapsbenämningen inte erkänns.

(334) Det stora flertalet bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer innehåller redan klausulen om gemenskapsbenämningen, antingen på grund av bilaterala förhandlingar eller genom ett övergripande avtal. I fråga om detta har de österrikiska myndigheterna med beaktande av sina gemenskapsrättsliga skyldigheter lovat att säga upp avtalen eller omförhandla dessa enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder ([47]).

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

([44]) Dvs. det tillstånd som ges till ett flygbolag att använda en flygplats infrastruktur ett visst datum och ett visst klockslag för start och landning.

([45]) Sådana finns på sträckorna mellan följande städer: Wien–Stuttgart, Wien–Köln, Wien–München, Wien–Frankfurt och Wien–Bryssel.

([46]) Definieras som ”alla flygbolag som är medlemmar i samma allians (förutom de båda parter som slås samman, inklusive alla flygbolag som kontrolleras av dessa bolag), som enskilt eller tillsammans genom code-sharing erbjuder nya eller kompletterande konkurrerande luftfartstjänster”.

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

(335) Under loppet av granskningsförfarandet uppmärksammades kommissionen på att Austrian Airlines innehar 51 procent av andelarna i Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) Enligt kommissionens uppfattning skulle denna förbindelse kunna leda till problem, eftersom det i förordning (EG) nr 793/2004 ([48]) anges följande (artikel 4): ”En medlemsstat som ansvarar för en tidtabellsanpassad eller samordnad flygplats skall se till att a) tidtabellsanpassaren vid tidtabellsanpassade flygplatser handlar i enlighet med denna förordning på ett oberoende, opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt, b) samordnaren är oberoende vid samordnade flygplatser genom att samordnaren är funktionellt åtskild från enskilda berörda parter. Systemet för finansiering av samordnarens verksamhet skall vara så inrättat att samordnarens oberoende ställning tryggas, c) samordnaren handlar i enlighet med denna förordning på ett opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt.”

(337) Kommissionen anser att den funktionella uppdelningen bland annat innebär att samordnaren i sitt agerande är oberoende av flygbolagets ledningsorgan, en tjänsteleverantör eller ett vid flygplatsen verksamt flygbolag, inte mottar några instruktioner från dessa och inte är redovisningsskyldig inför dessa. Kommissionen anser dessutom att systemet för finansiering av samordnarens verksamhet ska vara inrättat så att samordnaren är finansiellt oberoende av varje enskild part som direkt berörs av dennes verksamhet eller har ett intresse i dennes verksamhet. Samordnaren bör därför ha en separat finansiell rapportering och separata budgetar och för finansieringen av sin verksamhet inte uteslutande stödja sig på flygplatsens ledningsorgan, en tjänsteleverantör eller ett enskilt flygbolag.

(338) I detta sammanhang konstaterar kommissionen att de österrikiska myndigheterna har utlovat att Austrian Airlines ska inleda ett förfarande för att minska sin andel i SCA till 25 procent och att Flughafen Wien AG – som för närvarande innehar 40 procent av andelarna i SCA – efter denna omstruktureringsprocess inte kommer att inneha majoriteten i SCA. Austrian Airlines minskade andel i SCA kommer inte att utgöra någon substantiell möjlighet att blockera beslut enligt österrikisk bolagsrätt. Minskningen måste vara slutförd senast i slutet av IATA:s sommartidtabellsperiod 2009. Kommissionen påpekar att för att säkra oberoendet för samordnaren av avgångs- och ankomsttiderna ska andelarna innehas av en tredje part, som är oberoende av såväl Austrian Airlines som Flughafen Wien AG.

7.1.7 *Principen om engångsstöd*

(339) Vid inledandet av förfarandet konstaterade kommissionen att Austrian Airlines hade erhållit ett av kommissionen godkänt undsättningsstöd. Den konstaterade vidare att vare sig Austrian Airlines eller något annat företag inom företagsgruppen tidigare hade erhållit omstruktureringsstöd.

(340) Kommissionen påminner om att undsättningsstödet enligt beslutet om undsättningsstöd av den 19 januari 2009 (som beviljades i form av en 100-procentig borgensförbindelse för ett lån på 200 milj. euro) dras in om kommissionen antar en slutgiltig ståndpunkt (genom antagande av föreliggande beslut) om den försäljningsprocess/omstruktureringsplan som tillkännagivits av de österrikiska myndigheterna ([49]).

(341) Dessutom har Republiken Österrike utlovat att inte bevilja Austrian Airlines eller någon del av Austrian Airlines-koncernen några ytterligare undsättnings- eller omstruktureringsstöd inom tio år efter tidpunkten för beviljandet av undsättningsstödet eller slutet på omstruktureringsperioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Det omstruktureringsstöd som beviljats av Österrike till förmån för Austrian Airlines är förenligt med den gemensamma marknaden med förbehåll för de i artikel 2 nämnda villkoren och skyldigheterna enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget, såvitt den omstruktureringsplan som meddelats kommissionen genomförs fullt ut.

Artikel 2

1. Österrike ska vidta nödvändiga åtgärder så att Austrian Airlines minskar sin totala kapacitet i antalet erbjudna personkilometrar med 15 procent före utgången av 2010 jämfört med nivån i januari 2008. I anslutning till detta ska Austrian Airlines kapacitetsökning begränsas till genomsnittet för den ökningstakt som fastställs för de flygbolag som är medlemmar i Association of European Airlines. Denna övre gräns gäller till utgången av 2015 eller till dess att Austrian Airlines uppnår en balanserad EBIT (brytpunkt), om detta sker tidigare.

2. Österrike ska vidta nödvändiga åtgärder så att Austrian Airlines minskar sin andel i Schedule Coordination Austria GmbH till 25 procent senast den 30 september 2009 och så att vare sig Flughafen Wien AG eller någon part som domineras av Austrian Airlines eller Flughafen Wien AG innehar en majoritet i Schedule Coordination Austria efter denna omstruktureringsprocess.

3. Österrike ska vidta nödvändiga åtgärder för att villkoren i koncentrationsbeslutet i ärendet COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines ska uppfyllas.

([48]) Se fotnot 28.

([49]) Se skäl 15.

4. Österrike ska säga upp de bilaterala luftfartsavtal som inte följer klausulen om gemenskapsbenämningen, eller omförhandla dessa enligt bestämmelserna i förordning (EG) nr 847/2004. Österrike ska informera kommissionen om de åtgärder som landet har vidtagit för att garantera dessa avtals förenlighet med gemenskapsrätten när det gäller erkännandet av gemenskapsbenämningen.

5. Österrike ska senast den 31 december 2009 överlämna en rapport till kommissionen om framstegen och förvaltningen i samband med omstruktureringsplanen, samt om de åtgärder genom vilka Austrian Airlines andelar i Schedule Coordination Austria GmbH ska minskas. Österrike ska senast den 31 april 2010 meddela de åtgärder som vidtagits för verkställande av artikel 2.4. Österrike ska till kommissionen överlämna årliga rapporter om omstruktureringsplanens genomförande samt om kapacitetsökningstakten varje år fram till 2015.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Österrike.

Utfärdat i Bryssel den 28 augusti 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande