

## IV

(EY-sopimuksen, EU-sopimuksen ja Euratom-sopimuksen soveltamiseksi ennen 1. joulukuuta 2009 annetut säädökset)

## KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 28 päivänä elokuuta 2009,

valtiontuki C 6/09 (ex N 663/08) – Itävalta – Austrian Airlines – rakenneuudistussuunnitelma

(tiedoksiannettu numerolla K(2009) 6686)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2010/137/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen<sup>(1)</sup> mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

## 1. MENETTELY

- (1) Komissio ilmoitti Itävallan tasavallalle 11 päivänä helmikuuta 2009 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee Itävallan valtion aikomusta myydä osuutensa Austrian Airlines -yhtyrystä.
- (2) Itävalta toimitti komissiolle 11 päivänä maaliskuuta 2009 päivätyllä kirjeellä huomautuksensa menettelyn aloittamisesta.
- (3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*<sup>(2)</sup>. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa toimenpiteestä kuukauden kuluessa.
- (4) Komissio vastaanotti huomautuksia asianomaisilta. Komissio toimitti huomautukset 15 päivänä huhtikuuta 2009 sähköpostitse Itävallalle. Itävallalle annettiin mah-

dollisuus ottaa kantaa näihin huomautuksiin. Komissio vastaanotti Itävallan näkemykset 8 päivänä toukokuuta 2009 sähköpostitse.

- (5) Itävallan pyynnöstä järjestettiin kokoukset 7 päivänä toukokuuta 2009 ja 18 päivänä toukokuuta 2009. Näiden kokousten jälkeen Itävalta toimitti komission pyytämät lisätiedot 22 päivänä toukokuuta 2009 ja 18 päivänä kesäkuuta 2009.

## 2. TOSISEIKAT

## 2.1 Tutkinnan taustatiedot

- (6) Austrian Airlines -yhtyrystä (jäljempänä Austrian Airlines) koostuu seuraavista kolmesta yrityksestä: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, joka on vuonna 1957 perustettu verkon kautta tarjottaviin palveluihin keskittyvä lentoliikenteen harjoittaja, Tiroler Luftfahrt GesmbH (jäljempänä Tiroler Luftfahrt), joka on vuonna 1978 perustettu alueellinen tytäryhtiö, sekä Lauda Air Luftfahrt GmbH (jäljempänä Lauda Air), joka on vuonna 1979 perustettu tilausliikennettä harjoittava yhtiö. Austrian Airlinesin kotipaikka on Wienissä, ja se harjoittaa lentoliikennettä liikennekeskuksinaan Wienin kansainvälinen lentoasema ja Innsbruckin lentoasema. Austrian Airlines kuuluu Star Alliance -liittoumaan.
- (7) Itävallan valtio omistaa holdingyhtiönsä, Österreichische Industrieholding AG:n (jäljempänä ÖIAG), kautta 41,56 prosenttia osuuden Austrian Airlinesista. ÖIAG on Austrian Airlinesin suurin osakkeenomistaja.
- (8) Koska Austrian Airlines -yhtyrystä taloudellinen tilanne on jo muutaman vuoden ajan ollut ongelmallinen ja heikkenee edelleen (katso komission 19 päivänä tammikuuta 2009 tekemä päätös valtiontuesta NN 72/2008, Austrian Airlines – pelastamistuki<sup>(3)</sup>), Itävallan liittohallitus antoi 12 päivänä elokuuta 2008 yksityistämistoimeksiannon, jolla valtuutetaan ÖIAG myymään kaikki Austrian Airlinesin osakkeensa. Lokakuun 29 päivänä 2008 toimeksiantoa jatkettiin joulukuun 31 päivään 2008 asti.

<sup>(1)</sup> EUVL C 57, 11.3.2009, s. 8.

<sup>(2)</sup> Ks. alaviite 1.

<sup>(3)</sup> Ei vielä julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

- (9) ÖIAG julkaisi 13 päivänä elokuuta 2008 Itävallan virallisessa lehdessä ja kansainvälisessä lehdessä (4) ilmoituksen, jossa se kehotti ÖIAG:n Austrian Airlinesin osakkeiden ostamisesta kiinnostuneita sijoittajia ilmaisemaan kiinnostuksensa. Aikaa kiinnostuksen ilmaisemiseen oli 24 päivään elokuuta 2008 asti. Kiinnostuksensa ilmaisi yhteensä 12 sijoittajaa.
- (10) Elokuun 28 päivänä 2008 mahdollisille sijoittajille ilmoitettiin, että niiden oli esitettävä luovutusta koskeva suunnitelma syyskuun 12 päivään 2008 mennessä. Suunnitelman oli sisällettävä tietoja tarjoajasta, strateginen suunnitelma Austrian Airlinesin tulevaisuudesta, ehdotus liiketoimien rakenteeksi, tietoja suunnitellusta rahoituksesta sekä joitakin lisätietoja sopimuksen sisällöstä (vakuudet, takaukset). Vain kolme luovutusta koskevaa suunnitelmaa esitettiin. (5)
- (11) Syyskuun 16 päivänä 2008 kolmea jäljellä ollutta tarjoajaa pyydettiin jättämään lopullinen tarjouksensa ilman kauppahintaa 21 päivään lokakuuta 2008 mennessä ja kauppahinnan kanssa 24 päivään lokakuuta 2008 mennessä.
- (12) Lokakuun 21 päivänä 2008 Deutsche Lufthansa AG (jäljempänä Lufthansa) esitti ainoana tarjoajana tarjouksen ja sen mukana sopimuksen ja strategisen suunnitelman ilman kauppahintaa, kuten tarjouspyynnössä oli kehoitettu. Lokakuun 24 päivänä 2008 Lufthansa jätti sitovan tarjouksen hinnasta, jonka se oli valmis maksamaan ÖIAG:n omistamista Austrian Airlinesin osakkeista.
- (13) Lokakuun 24 päivänä 2008 myös S7 jätti tarjouksen [...] (\*). Air France/KLM ei jättänyt tarjousta (6).
- (14) Lufthansan hallitus hyväksyi liiketoimen 3 päivänä joulukuuta 2008 ja ÖIAG:n hallitus 5 päivänä joulukuuta 2008.
- (15) Yksityistämisen prosessin lopuksi Lufthansa jätti valittuna tarjoajana ÖIAG:n omistamien Austrian Airlinesin osakkeiden ostamista koskevan tarjouksen, jonka ÖIAG:n hallitus hyväksyi.
- (16) ÖIAG:n ja Lufthansan sopiman liiketoimen ehdot ovat seuraavat:
- Lufthansa maksaa ÖIAG:lle 366 268,75 euron kauppahinnan.
- ÖIAG saa takuun (7), jonka mukaan tulevat voitot voivat johtaa jopa 162 miljoonan euron lisämaksuihin.
- ÖIAG maksaa erillisyhtiön kautta 500 miljoonan euron avustuksen, jonka Lufthansa käyttää Austrian Airlinesin osakepääoman korottamiseen.
- (17) Joulukuun 21 päivänä 2008 oikeusvarmuuden periaatteen liittyvistä syistä lähettämässään toimenpidettä koskevassa ilmoituksessa Itävallan tasavalta katsoi, että myyntiin ei liity valtiontukea, koska Austrian Airlinesin osakkeista maksettava hinta vastaa tämän yrityksen markkinahintaa.
- (18) Lufthansan valtion omistamista Austrian Airlinesin osakkeista maksamaan hintaan ei Itävallan mielestä liity valtiontukea, koska mikä tahansa muu skenaario olisi aiheuttanut ÖIAG:lle suuremmat kustannukset.
- (19) Itävallan viranomaiset ilmoittivat lisäksi ja edellä esitetystä argumenteista riippumatta, että – jollei komissio päädy siihen päätelmään, että kyseisissä toimenpiteissä ei ole kyse valtiontuesta – ne esittävät myös Austrian Airlinesin rakenneuudistus suunnitelman, jotta tuki olisi EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen.
- (20) Pelastamistuen osalta Itävallan tasavalta ilmoitti komissiolle 19 päivänä joulukuuta 2008 päätöksestään myöntää Austrian Airlines -yhtymälle pelastamistukena 100-prosenttinen takaus, jotta Austrian Airlines voisi saada yli 200 miljoonan euron lainarahoituksen. Pelastamistuki hyväksyttiin 19 päivänä tammikuuta 2009.
- (21) Pelastamistukea koskevan päätöksen mukaan pelastamistuki (puiteluottosopimuksen valtiontakauksen muodossa) päättyy, kun komissio muodostaa lopullisen kantansa (tee lopullisen päätöksen) Itävallan viranomaisten esittämään myyntimenettelyyn/rakenneuudistus suunnitelmaan liittyvistä valtiontuista (8).

## 2.2 Tutkitut toimenpiteet

- (22) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä (jäljempänä myös päätös menettelyn aloittamisesta) käsiteltiin seuraavia kysymyksiä:
- vastaako Itävallan valtion Austrian Airlinesin osakkeista saama myyntihinta markkinahintaa,

(4) *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* ja *Financial Times* (eurooppalainen versio).

(5) Air France/KLM, Deutsche Lufthansa ja S7 (venäläinen lentoliikenteen harjoittaja).

(\*) Luottamuksellista tietoa.

(6) Air Francen/KLM:n yksityistämisen prosessia koskeva kanta kappaleessa 4.4.

(7) Kolme vuotta määräpäivän jälkeen tai viimeistään, kun 31.12.2011 päättyvän ajanjakson tilinpäätökset on tehty, ÖIAG saa enintään 162 miljoonan euron lisämaksun. Maksettava summa lasketaan seuraavan kaavan mukaan, [...].

(8) Ks. komission päätös, tehty 19 päivänä tammikuuta 2009, valtiontuesta NN 72/08, Itävalta – Austrian Airlines – pelastamistuki, johdanto-osan 71 kappale.

- onko ÖIAG toiminut kuin markkinataloudellisesti toimiva sijoittaja hyväksyessään negatiivisen hinnan <sup>(9)</sup>, koska mikä tahansa muu skenaario olisi aiheuttanut suuremmat kustannukset,
- jos on kyse valtiontuesta, onko tämä tuki yhteismarkkinoille soveltuvaa rakenneuudistustukea.
- 2.2.1 ÖIAG:n omistaman Austrian Airlines -osuuden markkinahinta
- (23) Komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, vastaako Lufthansan hankkimistaan osakkeista maksama hinta markkinahintaa, kun otetaan huomioon myyntiin liittyvät ehdot. ÖIAG:lle annetussa yksityistämistoimeksiannossa todettiin seuraavaa:
- ”ÖIAG saa valtuudet yksityistää Austrian Airlines AG siten, että 25 prosentin plus yhden osakkeen pääomistusosuus säilytetään Itävallassa. Tavoitteena on
1. merkin ”Austrian” säilyttäminen;
  2. keskushallinnon säilyttäminen Itävallassa;
  3. alueen kannalta asianmukaisen reittiverkoston säilyttäminen ja Itävallan talous- ja työllisyysalueen ottaminen huomioon;
  4. varmojen työpaikkojen turvaaminen parhaalla mahdollisella tavalla Austrian Airlinesissa ja Wienin lentoasemalla; sekä
  5. elimen perustaminen Itävallan etujen ajamiseen.”
- (24) Itävallan valtiolle maksettavaa hintaa nostaa tilanteen paranemiseen liittyvä ehto, jonka mukaan Itävallan valtio saa maksuja mahdollisista voitoista. Komission tarkoituksena oli saada selvää tästä mekanismista ja sen arvosta.
- (25) Menettelyä aloittaessaan komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, tapahtuuko Austrian Airlinesin myynti kohtuullisilla ehdoilla. Komissio ilmoitti myös, ettei se kyennyt antamaan lopullista arviota siitä, olivatko myyntiin liittyvät ehdot sellaisia, että ne vaikuttavat maksettavaan hintaan.
- (26) Lufthansan maksamasta hinnasta komissio totesi, ettei se voinut todeta tyhjentävästi, voiko tilanteen paranemiseen liittyvä 162 miljoonan euron arvoinen ehto asianmukaisesti korvata Itävallan valtion osaketta kohti saaman alhaisemman hinnan, jonka Itävalta on valmis hyväksymään sopimusta tehtäessä, vai myöntääkö Itävallan valtio huomattavasti muille osakkeenomistajille maksettavaa hintaa alhaisemman osakehinnan hyväksyessään tosiasiasa valtiontukea Lufthansalle ja näin ollen Austrian Airlinesille.
- (27) Lufthansan maksettavaksi jäävän negatiivisen hinnan osalta, kuten Air Francen/KLM:n valituksessakin todettiin, ei ole selvää, saivatko kaikki tarjoajat mahdollisuuden jättää tarjouksia samalta pohjalta. Ei ole myöskään varmaa, saivatko kaikki tarjoajat riittävästi aikaa ja tietoja arvioidakseen myynnissä olevia omaisuusarvoja. Komissiokin huomautti, että Lufthansan maksettavaksi tuleva hinta osakkeista, jotka se hankkii Itävallan valtiolta, poikkeaa yksittäisille osakkeenomistajille maksettavasta hinnasta (eli on alhaisempi).
- 2.2.2 ÖIAG toimi kuin markkinataloudellisesti toimiva sijoittaja, koska mikä tahansa muu skenaario olisi aiheuttanut suuremmat kustannukset
- (28) Itävallan viranomaiset väittivät, että jos ÖIAG ei olisi myynyt osuuttaan, se olisi joutunut turvautumaan yhteen kolmesta mahdollisesta skenaariosta, jotka olisivat aiheuttaneet suuremmat kustannukset.
- Austrian Airlinesin selvitystila: ÖIAG joutuisi vastaamaan Austrian Airlinesin hallitusta selvitystilasta aiheutuvista (jopa [...] euroksi arvioituista) kustannuksista.
- Austrian Airlinesin maksukyvyttömyysilmoitus: ÖIAG ei tukisi Austrian Airlinesia, mistä seuraisi yrityksen maksukyvyttömyys. Suorat ja epäsuorat kustannukset, jotka ovat suuremmat kuin yksityistämisen nettokustannukset, jäisivät ÖIAG:n maksettaviksi.
- Austrian Airlinesin rakenneuudistus sen itsenäisyys säilyttäen (erillinen ratkaisu): ÖIAG rahoittaisi Austrian Airlinesin rakenneuudistuksen, jotta tämä voi säilyttää itsenäisyytensä (erillinen ratkaisu).
- (29) Aloittaessaan menettelyn komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, vastaako valtion valitsema vaihtoehto markkinataloudellisesti toimivan sijoittajan toimintaa. Sillä ei ollut riittäviä tietoja selvitystilasta aiheutuvista kustannuksista, joista olisi pitänyt vastata yrityksen purkamisen yhteydessä, eikä kustannuksista ja tappioista, joita ÖIAG:lle olisi syntynyt maksukyvyttömyyden yhteydessä. Sillä ei ollut riittäviä tietoja myöskään itsenäisyyden säilyttämisen vaihtoehdon arvioimiseksi.
- (30) Komissio viittasi siihen, että se ei yleensä hyväksy sitä, että yksi osakas on automaattisesti velvollinen vastaamaan kustannuksista, joita aiheuttavat yrityksen maksukyvyttömyys tai selvitystila. Sen vaihtoehdon, jossa ÖIAG ei tue Austrian Airlinesia, sosiaalisten ja taloudellisten seurausten pohdiskelu näytti johtuvan siitä, että ÖIAG on valtion holdingyhtiö. Komissio huomautti lisäksi, että Itävallan viranomaisten argumentointi perustuu siihen, että valitun tarjoajan maksama hinta on korkein mahdollinen hinta.

<sup>(9)</sup> Negatiiviset hinnat ilmoitetaan jäljempänä suluisia.

### 2.2.3 Esitetty Austrian Airlinesin rakenneuudistussuunnitelma

- (31) Koska komissio oli päätenyt siihen tulokseen, että valtiotuen olemassaoloa ei voitu sulkea pois, oli tutkittava rakenneuudistussuunnitelman yhteensopivuus sovellettavan oikeuden kanssa, nimittäin valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annettujen yhteisön suuntaviivojen<sup>(10)</sup> (jäljempänä vuonna 2004 annetut suuntaviivat) sekä EY:n perustamis-sopimuksen 92 ja 93 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltamisesta lentoliikenteen alan valtiontu-kiin annetun komission tiedonannon<sup>(11)</sup> kanssa (jäljem-pänä vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivat).
- (32) Näissä suuntaviivoissa esitetään erilaisia edellytyksiä, joi-den vallitessa rakenneuudistuksia voidaan myöntää. Kom-issio ilmaisi menettelyä aloittaessaan epäilyksensä siitä, täytyvätkö edellytykset yrityksen tukielpoisuuden, pit-kään aikavälin kannattavuuden palauttamisen, tuen mää-rän, vastasuoritteiden ja tuensaajan oman rahoitusosuu-den osalta.

### 3. ITÄVALLAN HUOMAUTUKSET

- (33) Itävallan viranomaiset aloittivat huomautuksensa yksityis-tämisen prosessin taustatiedoilla ja kuvauksella. Niiden mu-kaan yksityistämisen prosessi oli yhteisön oikeuden mukai-sesti avoin ja täysin julkinen ja kaikkia tarjoajia kohdeltiin prosessin kaikissa vaiheissa samalla tavalla. Yksityistä-misen prosessin aikataulu oli tosin tiukka, mutta Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan kaikilla tarjoajilla oli riittävästi aikaa kaikkien tarvittavien tietojen hankkimi-seen ja kaikilla tarjoajilla oli mahdollisuus laatia lopulli-nen tarjous näiden tietojen perusteella.

#### 3.1 Yksityistämiseen liitetyt ehdot

- (34) Itävallan viranomaiset jakoivat yksityistämistoimeksian-toon liittyvät ehdot parhaan kyvyn mukaan hoidettaviin tavoitteisiin, joita ovat

- i) asianmukaisen reittiverkoston säilyttäminen Itäval-lassa; ja
  - ii) työpaikkojen turvaaminen parhaalla mahdollisella ta-valla;
- sekä sitoviin tavoitteisiin, joita ovat
- iii) merkin "Austrian" säilyttäminen;
  - iv) keskushallinnon säilyttäminen Itävallassa;
  - v) elimen perustaminen Itävallan etujen ajamiseen; ja
  - vi) 25 prosentin plus yhden osakkeen pääomistusosuuden säilyttäminen Itävallassa.

- (35) Itävallan viranomaiset toteavat lisäksi, että yksikään tar-joajista ei ole missään vaiheessa kiistänyt sitä, että nämä tavoitteet voidaan saavuttaa, tai väittänyt, että nämä oli-sivat kauppahintaan vaikuttavia ehtoja.
- (36) Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio ilmoitti, että sen päätöksentekokäy-tännön<sup>(12)</sup> nojalla voidaan päätellä tavoitteiden i) asian-mukaisen reittiverkoston säilyttäminen Itävallassa ja iii) merkin "Austrian" säilyttäminen osalta, että nämä ehdot eivät vaikuta negatiivisesti kauppahintaan.

#### 3.1.1 Työpaikkojen turvaaminen parhaalla mahdollisella ta-valla

- (37) Itävallan viranomaiset toteavat, että tämän ehdon ei pi-täisi aiheuttaa epäilyksiä. ÖIAG:n tarjoajille esittämät so-pimusasiakirjat eivät sisältäneet tähän liittyviä velvoitteita. Viranomaiset viittaavat siihen, että komission päätöskäy-tännöstä käy ilmi, että syrjimättömät ehdot, joissa ostajia vaaditaan turvaamaan työpaikat, ovat hyväksyttäviä<sup>(13)</sup>. Kaikenlainen vaikutus kauppahintaan on suljettu pois, koska kyse on ainoastaan syrjimättömästä, oikeudellisesti sitomattomasta parhaan kyvyn mukaan -lausekkeesta<sup>(14)</sup>.

#### 3.1.2 Keskushallinnon säilyttäminen Itävallassa

- (38) Itävallan viranomaisten mukaan yksityistämistoimeksian-nossa asetettu tavoite oli Austrian Airlinesin keskushal-linnon säilyttäminen Itävallassa. Itävallan viranomaiset to-teavat, että liikennöintiluvan saamisen edellytyksenä on se, että rekisteröity kotipaikka on siinä jäsenvaltiossa, josta liikennöintilupa on annettu<sup>(15)</sup>. Jos Austrian Airli-nesin pääkonttori tai rekisteröity kotipaikka siirrettiisiin Itävallan ulkopuolelle, se johtaisi liikennöintiluvan menet-tämiseen. Yhteisön oikeuden (asetus (EY) N:o 1008/2008) ja Itävallan oikeuden (ilmailulaki) mukaan Austrian Airlines ei voisi sen jälkeen enää harjoittaa lentoliikennettä<sup>(16)</sup>.

<sup>(12)</sup> Komission päätös, tehty 17 päivänä syyskuuta 2008, valtiontuesta N 321/08, N 322/08 ja N 323/08, Kreikka – Olympic Airlines/ Olympic Airways -yhtiön tiettyjen omaisuusarvojen myynti, ei vielä julkaistu virallisessä lehdessä, johdanto-osan 59, 184 ja 185 kap-pale, ja komission päätös, tehty 12 päivänä marraskuuta 2008, valtiontuesta N 510/08, Italia – Alitalia, EUVL C 46, 25.2.2009, s. 6, 29, johdanto-osan 123 ja 124 kappale.

<sup>(13)</sup> Komission päätös 2000/628/EY, tehty 11 päivänä huhtikuuta 2000, Centrale del Latte di Roma -yhtiölle myönnetystä tuesta, jonka Italia on toteuttanut, EYVL L 265, 19.10.2000, s. 15, johdanto-osan 91 kappale; komission päätös 2001/798/EY, tehty 13 päivänä joulu-kuuta 2000, Saksan valtiontuesta SKET Walzwerkstechnik GmbH:lle (C 70/97 (ex NN 123/97)), EYVL L 301, 17.11.2001, s. 37.

<sup>(14)</sup> Komission päätös 2008/767/EY, tehty 2 päivänä huhtikuuta 2008, valtiontuesta C 41/07 (ex NN 49/07), jonka Romania on myöntä-nyt Tractorulille, EUVL L 263, 2.10.2008, s. 5, johdanto-osan 44 kappale.

<sup>(15)</sup> Lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neu-voston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 4 artiklan kohta luettuna yhdessä 3 artiklan 2 kohdan kanssa (uudelleen laadittu toisinto), EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3.

<sup>(16)</sup> Komission päätös, tehty 12 päivänä marraskuuta 2008, valtiontu-esta N 510/08, Italia – Alitalia, EUVL C 46, 25.2.2009, s. 6, joh-danto-osan 125 kappale.

<sup>(10)</sup> EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2.

<sup>(11)</sup> EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5.

(39) Keskushallinnon säilyttäminen Itävallassa on välttämätöntä myös kahdenvälisen lentoliikennesopimuksien kannalta: sopimuksien voimassaolo liittyy voimassa olevaan liikennöintilupaan. Austrian Airlinesin liiketoiminnan jatkaminen edellyttää näin ollen, että sen keskushallinto säilytetään Itävallassa.

(40) Itävallan viranomaiset toteavat, että lentoliikennealan aikaisempien yhteenliittymien – SWISS/Sabena ja Air France/KLM – yhteydessä on valittu samankaltaisia malleja liikenneluvan säilyttämiseksi. Malli edustaa siis alalla tunnettua ja hyväksyttyä rakennetta. Austrian Airlinesin kohdalla yksikään tarjoaja ei ole kyseenalaistanut lainsäädännöllisten edellytysten osalta sitä tosiseikkaa, että keskushallinnon on tarkoitus pysyä Itävallassa, joten tämä tosiseikka on otettu huomioon luovutus suunnitelmissa eikä se ole vaikuttanut kauppahintaan.

### 3.1.3 25 prosentin plus yhden osakkeen pääomistuosuuden säilyttäminen Itävallassa

(41) Itävallan viranomaiset viittaavat siihen, että tämä ehto perustuu Itävallan oikeuden mukaisten kahdenvälisen lentoliikennesopimuksien asettamiin vaatimuksiin.

(42) Lähtö-, laskeutumis- ja reittioikeuksien säilyttämiseen kahdenvälisen lentoliikennesopimuksien yhteydessä liittyy usein merkittävien omistusoikeuksien käyttäminen ja tietyn valtion kansalaisten harjoittama tosiasiallinen määräysvalta. Itävaltaan sijoittautuneen lentoyhtiön osalta merkittävä omistus tarkoittaa sitä, että Itävallan kansalaisten tai itävaltalaisen yritysten on omistettava enemmistö lentoyhtiöstä, jotta kahdenväliset lentoliikennesopimukset ovat edelleen voimassa. Jos itävaltalaiset eivät enää omista enemmistöä, kolmas maa voi peruuttaa lähtö-, laskeutumis- ja reittioikeudet.

(43) ÖIAG-lain 9 pykälän 2 momentin mukaan ÖIAG:n on omistuosuutensa valvonnan yhteydessä ylläpidettävä vaikutusvaltaa, jonka ansiosta se voi osuutensa, jonka muodostaa 25 prosenttia plus yksi osake äänivaltaisesta osakkeesta, tai kolmansilta osapuolilta saatujen oikeuksien tai niiden kanssa tehtyjen sopimusten nojalla olla määräämässä yhtiökokouksissa sellaisista päätöksistä, jotka osakeyhtiölain mukaan vaativat vähintään kolmen neljänosan enemmistön.

(44) Yksityistämistoimeksiannon vuoksi ÖIAG joutui valitsemaan, vähentääkö se osuutensa Austrian Airlinesista 25 prosenttiin plus yhteen osakkeeseen vai hyväksyykö se tarjoajien liiketoiminnan rakenteen, joka takaa itävaltalaisen 25 prosentin plus yhden osakkeen pääomistuosuuden. Tarjoajia kehoitettiin niiden kanssa käydyissä keskusteluissa ehdottamaan tällaisia liiketoimien rakenteita. Yksi-

kään tarjoajista ei ole esittänyt rakennetta koskevia lähtökohtaisia vastaväitteitä.

(45) Itävallan mukaan Austrian Airlinesin joutuminen muiden kuin itävaltalaisen haltuun johtaisi tiettyjen kahdenvälisen sopimusten purkautumiseen ja Austrian Airlinesin sellaisen lähtö- ja laskeutumisosoikeuksien ja reittien lento-oikeuksien menettämiseen, joista on määrätty näissä kansainvälisöikeudellisissä sopimuksissa. Tällaiset kahdenväliset sopimukset ovat taloudellisesti merkittäviä, koska Austrian Airlinesin liiketoimintamalli perustuu Keski- ja Itä-Euroopan EU:hun kuulumattomiin maihin sekä Lähi-idän ja Keski-Aasian maihin suuntautuviin reitteihin.

(46) Koska yksityistämistoimeksiannon tavoitteena oli kuitenkin ÖIAG:n koko omistuosuuden myynti, ÖIAG olisi voinut myydä osuutensa Austrian Airlinesista ja säilyttää samanaikaisesti tämän lentoliikenteen harjoittajan arvokkaat liikenneoikeudet ja toteuttaa täydellisen yksityistämisen ainoastaan kaikkien tarjoajien ehdottamien liiketoimien rakenteen (Itävaltaan rekisteröity yksityinen säätiö) avulla. Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan itävaltalaisen pääomistuosuuden säilyttäminen oli välttämätöntä tärkeiden oikeuksien säilyttämisen kannalta eikä sillä ole vaikutusta kauppahintaan. Myös ongelman ratkaisemiseksi tehty ratkaisu oli kustannusneutraali.

### 3.1.4 Elinen perustaminen Itävallan etujen ajamiseen

(47) Itävallan viranomaiset toteavat, että sellainen elin, joka ei osallistu päätöksentekoprosessiin – kuten Austrian Airlinesin tapauksessa – on tällä alalla yleinen käytäntö eikä komissio ole vastaavissa tapauksissa koskaan vastustanut tällaisia elimiä<sup>(17)</sup>. Tällä ei ole vaikutuksia kauppahintaan, koska kyseinen elin on ainoastaan neuvoa-antava eikä sillä ole oikeudellista tai todellista vaikutusta yritykseen. Elimellä ei ole veto- tai myötämääräämisosoikeuksia. Yksikään yksityistämisprosessiin osallistuneista tarjoajista ei ilmoittanut pitävänsä tällaista elintä koskevaa vaatimusta ongelmallisena.

## 3.2 Kauppahinta vastaa markkinahintaa

(48) Itävallan käsityksen mukaan kauppahinta on tulosta yksityistämisprosessista, joka toteutettiin komission XXIII kilpailupolitiikkaa koskevan kertomuksen<sup>(18)</sup> ja vuoden 1994 suuntaviivojen vaatimusten mukaisesti. ÖIAG:n omistamat Austrian Airlinesin osakkeet myytiin kilpailumenettelyn lopuksi korkeimman tarjouksen tehneelle tarjoajalle.

(49) Itävallan viranomaiset katsovat, että nykyisessä taloudellisessa tilanteessa voitiin saavuttaa ainoastaan negatiivinen kauppahinta.

<sup>(17)</sup> Swissair/Sabena-yhteenliittymän (komission päätös 95/404/EY) yhteydessä perustettuun säätiöön perustettiin hallintoneuvosto, jolle annettiin operatiivista toimivaltaa.

<sup>(18)</sup> Ks. XXIII kilpailupolitiikkaa koskeva kertomus 1993 (ISBN 92-826-8372-9), 402 ja 403 kohta.

- (50) Lufthansa haluaisi hankkia valtiolta hankittavien osakkeiden lisäksi myös hajaomistuksessa olevat osakkeet, jotta se saisi koko yrityksen määräysvaltaansa. Hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajille maksettava hinta määräytyisi tällaisen julkisen ostotarjouksen yhteydessä Itävallan lainsäädännön mukaisesti.
- (51) Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan valtion osakkeiden arvostamisen on tapahduttava liiketoimen koko kauppahinnan perusteella, joka saadaan ÖIAG:n tarjouskilpailussa saamasta kauppahinnasta ja hajaomistuksessa olevien osakkeiden lainmukaisen luovutuksen kustannuksista. Itävallan lainsäädännön mukaan luovutushinnan on vastattava vähintään kyseisen osakkeen kaupankäynnin määrien mukaan painotettua keskimääräistä pörssikurssia viimeisen kuuden kuukauden aikana ennen päivää, jolloin aikomuksesta tehdä tarjous on ilmoitettu<sup>(19)</sup>. Lufthansan hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajille tarjoama luovutushinta on 4,49 euroa, joka vastaa Itävallan julkisia ostotarjouksia koskevan lain vaatimuksia.
- (52) Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan julkisessa ostotarjouksessa tarjottava hinta on vääristynyt eikä heijasta Austrian Airlinesin tosiasiallista taloudellista arvoa vaan julkisia ostotarjouksia koskevan lain määräyksiä<sup>(20)</sup>. Tämä käy ilmi Austrian Airlinesin osakkeiden kurssikehityksestä vuoden 2008 alun jälkeen. Ennen yksityistämistoimeksiannon antamista 12 päivänä elokuuta 2008 osakekurssi oli vähemmän kuin 3,00 euroa ja nousi vasta syyskuun alussa yli 7,00 euron. Sen jälkeen Austrian Airlinesin osakkeen kurssi on taas pudonnut selvästi ja on pysynyt viikkoja huomattavasti Lufthansan tarjoaman luovutushinnan 4,49 euroa osakkeelta alapuolella. Austrian Airlinesin osakkeen voimakkaat kurssiheilahtelut johtuvat spekulatiosta eivätkä ole missään yhteydessä yrityksen tosiasiallisen arvon kanssa.
- (53) Toinen syy, jonka vuoksi Lufthansa Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan on joutunut tekemään hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajille houkuttelevan tarjouksen, on se tosiseikka, että Lufthansan aikomuksena on hankkia Austrian Airlinesin ehdoton määräysvalta. Lufthansan aikomuksena on hankkia 90 prosenttia Austrian Airlinesista, koska tämän kynnyksen saavuttaminen oikeuttaa lunastamaan muiden osakkeet ja hankkimaan näin ollen kaikki yrityksen osakkeet. Ainoana omistajana Lufthansan on helpompi toteuttaa suunnitelmansa, koska päätöksenteko on helpompaa. Lisäksi Lufthansa saa kaikki suunniteltujen investointien tuomat edut.
- (54) Itävallan viranomaiset viittaavat siihen, että negatiiviseen hintaan myyminen on yhteisön oikeuden mukaan sallittua. Komissio on vahvistanut useissa päätöksissään<sup>(21)</sup>, että symbolista tai negatiivista kauppahintaa, joka on XXIII kilpailupoliittikkaa koskevan kertomuksen vaatimusten mukaisen yksityistämisen prosessin tulos tai perustuu arvostukseen, ei katsota valtioneuoksi.
- (55) Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan Lufthansan tarjoama hinta on paras saavutettavissa oleva markkina-hinta. On ajateltava myös sitä, että sekä Lufthansa että Austrian Airlines ovat Star Alliance -liittouman jäseniä. Tarjoajat, jotka eivät ole Star Alliancen jäseniä (Air France/KLM ja S7), joutuisivat hinnoittelemaan tarjoukseensa myös allianssin vaihdosta aiheutuvat lisäkustannukset. Itävallan viranomaiset toteavat, että nämä kustannukset voisivat nousta [...] euroon.
- (56) Itävallan viranomaiset katsovat, että S7:n esittämässä (vaikkakin sitomattomassa) tarjouksessa tarjottiin [...] hintaa, ja korostavat sitä, että komission päätöksentekokäytännön<sup>(22)</sup> mukaan kilpailijan tarjous on hyvä yrityksen markkina-arvon laskennan mittari.
- (57) Tilanteen paranemiseen liittyvästä takuusta viranomaiset toteavat, että siitä aiheutuva maksu on enintään 164,1 miljoonaa euroa ja [...] <sup>(23)</sup>.

### 3.3 ÖIAG:n toimiminen markkinataloudellisesti toimivana sijoittajana

- (58) Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan myös yksityinen sijoittaja, jota ohjaavat pitkän aikavälin kannattavuusnäkömät, olisi tehnyt saman päätöksen kuin ÖIAG ja myynyt Austrian Airlinesin osakkeensa negatiiviseen kauppahintaan<sup>(24)</sup>,

<sup>(19)</sup> Julkisia ostotarjouksia koskevan lain 26 pykälän 1 momentti.

<sup>(20)</sup> Säädetystä julkisesta ostotarjouksesta poikkeaminen ei olisi ollut hyväksyttävää, koska se merkitsee ainoastaan sitä, että nyt ei ole välttämätöntä esittää säädettyä tarjousta, mutta että sellainen olisi pitänyt tehdä myöhemmin vähintään 90 prosentin omistussuuden hankkimiseksi Austrian Airlinesista. Luovutushinnan alentaminen olisi tehnyt Austrian Airlinesin haltuunoton Lufthansalle vaikeammaksi, koska alennettu luovutushinta olisi ollut huomattavasti alempi kuin pörssihinta ja osakkeenomistajat eivät olisi hyväksyneet julkista ostotarjousta niin helposti.

<sup>(21)</sup> Komission päätös 2002/631/EHTY, tehty 7 päivänä toukokuuta 2002, Saksan oletetusta tuesta RAG AG:lle Saarbergwerke AG:n yksityistämisen yhteydessä, EYVL L 203, 1.8.2002, s. 52, johdanto-osan 60 kappale; komission päätös 2002/200/EY, tehty 3 päivänä heinäkuuta 2001, valtiontuesta, jonka Espanja on myöntänyt ja aikoo myöntää Babcock Wilcox España SA:n rakenneuudistukseen, EYVL L 67, 9.3.2002, s. 50, johdanto-osan 61 kappale.

<sup>(22)</sup> Komission päätös 2008/366/EY, tehty 30 päivänä tammikuuta 2008, valtiontuesta C 35/06 (ex NN 37/06), jonka Ruotsi on toteuttanut Konsum Jämtland ekonomisk föreningin hyväksi, EUVL L 126, 14.5.2008, s. 3, johdanto-osan 50 ja 58 kappale.

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

<sup>(24)</sup> Ks. asia C-305/89, *Italia v. komissio* ("Alfa Romeo"), tuomio 21.3.1991 (Kok. 1991, s. I-1603); yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, *Espanja v. komissio* ("Hytasa"), tuomio 14.9.1994 (Kok. 1994, s. I-4103).

koska negatiivinen kauppahinta aiheuttaa huomattavasti vähemmän kustannuksia kuin vaihtoehtoiset skenaariot. Austrian Airlinesin selvitystila olisi johtanut Itävallan tasavallan muiden omistusosuuksien arvon huomattavaan alenemiseen. Lisäksi ÖIAG:n olisi pitänyt vastata sosiaaliskuunnitelman kustannuksista. Muut ajateltavissa olevat skenaariot, Austrian Airlinesin valvottu selvitystila tai jatkaminen itsenäisyys säilyttäen, olisivat aiheuttaneet kustannuksia, jotka olisivat olleet suuremmat kuin negatiivinen kauppahinta.

### 3.3.1 Austrian Airlinesin maksukyvyttömyyteen liittyvät kustannukset

(59) Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan Austrian Airlinesin maksukyvyttömyydestä ÖIAG:lle aiheutuvat kustannukset olisivat huomattavasti suuremmat kuin negatiivinen kauppahinta: maksukyvyttömyys olisi saattanut johtaa valtion muiden omistusosuuksien valtavaan arvomenetykseen. Itävallan viranomaiset esittävät Merrill Lynchin tekemän analyysin, jonka mukaan Austrian Airlinesin maksukyvyttömyys olisi voinut johtaa valtion omistuksessa olevien muiden sisäryitysten luottokelpoisuuden heikkenemiseen, mikä olisi nostanut rahoituskustannuksia ja tuottanut kurssitappioita. Odotettavissa oleva luottokelpoisuuden heikkeneminen vaikuttaa sisäryityksiin riippumatta siitä tosiseikasta, että ÖIAG omistaa Austrian Airlinesista ainoastaan vähemmistöosuuden <sup>(25)</sup>.

(60) Tällaiset kurssitappiot eivät johtuisi oikeudellisista tai vapaaehtoisista velvoitteista vaan olisivat seurausta Austrian Airlinesin maksukyvyttömyydestä. Sen vuoksi Itävallan viranomaiset katsovat, että myös yksityinen sijoittaja tarjoaisi tytäryhtiölle pääomaa, jos odotettavissa olevien kurssitappioiden määrä ylittäisi kustannukset, joita tytäryhtiön maksukyvyttömyyden välttäminen aiheuttaisi.

(61) Merrill Lynchin tekemän analyysin mukaan pelkästään ÖIAG-omistusten (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) arvomenetyks voisi olla noin [...] euroa. [...] Kun otetaan huomioon tämä, on todennäköistä, että omistajan, Itävallan tasavallan, kaikki osakekurssitappiot (suuruusluokaltaan [...] euroa) olisivat paljon suuremmat kuin negatiivinen kauppahinta.

(62) Itävallan viranomaisten mukaan riskiluokitusyritykset korostivat sitä tosiseikkaa, että tytäryhtiöiden luottokelpoisuusluokitus paranee yksityisen emoyhtiön omistajien tuen myötä. Esimerkkinä esitetään Hypovereinsbankin luottokelpoisuusluokituksen paraneminen kolmella portaalla, mikä heijastaa UniCreditin sataprosenttista omistusta. Lisäksi esitetään muita esimerkkejä, joissa emoyhtiön luottokelpoisuusluokituksen aleneminen on johtanut tytäryhtiön luottokelpoisuusluokituksen vastaavaan alenemiseen (katso seuraava taulukko).

Taulukko 1

### Esimerkkejä tytäryhtiön luottokelpoisuusluokituksen alenemisesta emoyhtiön luottokelpoisuusluokituksen alenemisen jälkeen

Emoyhtiö	Tytäryhtiö	Päivämäärä	Luottokelpoisuusluokituksen aleneminen (Standard & Poor's)	
			Emoyhtiö	Tytäryhtiö
Postbank	BHW Bausparkasse	22.6.2007	A:sta A-:seen	A-:sta BBB+:aan
Post	Postbank	22.6.2007	A:sta A-:seen	A:sta A-:seen
UniCredit	Bank Austria	18.3.2009	A+:sta A:han	A+:sta A:han
UniCredit	Hypovereinsbank	18.3.2009	A+:sta A:han	A+:sta A:han

(63) [...]

(64) Koska ÖIAG ja sen osakkuusyritykset – Telekom Austria AG, Österreichische Post AG ja OMV AG – ovat hyvin tunnettuja Itävallassa, työrauhaan ja yrityskuvaan kohdistuvilla vaikutuksilla olisi laajat seuraukset. Sen vuoksi ÖIAG:n asemassa oleva yksityinen sijoittaja ottaisi Austrian Airlinesin maksukyvyttömyyden yhteydessä vastattavakseen sosiaaliskuunnitelman kustannukset, vaikka lainsäädäntö ei velvoittaisi sitä siihen.

(65) Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan hypoteettisen sosiaaliskuunnitelman kustannukset vastaisivat summaa, jonka selvitystilakin aiheuttaisi. Sen vuoksi työntekijöiden asema ei olisi kaiken kaikkiaan huonompi kuin valvotun selvitystilän ja sosiaaliskuunnitelman yhteydessä.

(66) Itävallan viranomaiset arvioivat nämä Austrian Airlines -ryhmän vapaaehtoiset sosiaaliskustannukset [...] euroksi (Austrian Airlines [...] euroa ja Tyrolean [...] euroa) Itävallan maksukyvyttömyyskorvausrahaan maksettujen maksujen vähentämisen jälkeen (katso seuraava taulukko).

<sup>(25)</sup> Merrill Lynchin tekemässä analyysissä ÖIAG:n tai Itävallan tasavallan arvomenetykset on laskettu niiden omistusosuuksien mukaan.

Taulukko 2

**ÖIAG:n työntekijöitä koskevat sitoumukset Austrian Airlines -ryhmän maksukyvyttömyyden yhteydessä**

(milj. EUR)

Työntekijöitä koskevat sitoumukset Austrian Airlines ryhmän maksukyvyttömyyden yhteydessä	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Austrian Airlines -ryhmä)
Lakisääteiset ja työehtosopimusten mukaiset irtisanomiskorvaukset	[...]	[...]	[...]
Eläkkeet	[...]	[...]	[...]
Vuosilomakorvaukset	[...]	[...]	[...]
Muut työntekijöihin liittyvät kustannukset	[...]	[...]	[...]
Sosiaalisuunnitelma	[...]	[...]	[...]
Eläkevastuut	[...]	[...]	[...]
Työntekijöitä koskevat sitoumukset yhteensä	[...]	[...]	[...]
Maksut Itävallan maksukyvyttömyyskorvaus-rahastoon	[...]	[...]	[...]
ÖIAG:n sitoumukset yhteensä	[...]	[...]	[...]

**3.3.2 Austrian Airlinesin valvotun selvitystilan kustannukset**

- (67) Itävallan viranomaiset arvioivat selvitystilan kokonaiskustannuksiksi noin [...] euroa, josta noin [...] euroa (arvio työntekijöihin keskimäärin liittyvien sitoumusten perusteella) liittyy entisille työntekijöille suunnattuun sosiaalisuunnitelmaan. Muut kustannukset syntyvät sopimusten purkamisesta, josta [...]. Myös [...] koskevat sopimukset on purettava.

**3.3.3 ÖIAG:n kustannukset, jos rakenneuudistus toteutetaan itsenäisyys säilyttäen**

- (68) Mikäli Austrian Airlinesin toimintaa jouduttaisiin jatkaa itsenäisenä yrityksenä, sen liiketulos vuonna 2009 olisi hallituksen arvion mukaan [...], mikä johtuu pääasiassa talouskriisin aiheuttamasta kysynnän voimakaasta heikkenemisestä.
- (69) Yrityksen välittömänä ongelmana olisi maksukyvyyn puute; Austrian Airlines tarvitsee likvidien varojen [...] euron vähimmäismäärän, joka tarvitaan [...] hoitamiseen, likviditeettiä rakenneuudistustoiimiin sekä [...]. Huomauttakaan tässä yhteydessä, että Austrian Airlinesin likviditeetti oli vuoden 2008 lopussa ainoastaan [...].
- (70) Erillinen ratkaisu perustuu [...], jossa säilytettäisiin ainoastaan kaksi tai kolme kohdetta. Sen johdosta [...]. Tämä johtaisi [...] euron kertapoistoon. Lisäksi henkilös-

tömäärää vähennettäisiin [...] kokoaikaisen paikan veran. Sosiaalisuunnitelman kertakustannuksiksi arvioidaan [...] euroa.

- (71) Tuloksena olisi liikevaihdon pieneneminen noin [...] eurolla vuonna 2009, mikä vaikuttaisi negatiivisesti kassavirtaan. Itävallan viranomaisten arvion mukaan erillinen ratkaisu johtaisi ajanjaksolla 2009–2011 [...] euron likviditeettivajeeseen <sup>(26)</sup>.

**3.3.4 Päätelmä**

- (72) Omistusosuuden myynti Austrian Airlinesista negatiiviseen kauppahintaan oli Itävallan hallitukselle edullisin vaihtoehto. Koska Itävalta valitsi edullisimman vaihtoehdon, se toimi kuin markkinataloudellisesti toimiva yksityinen sijoittaja.

**3.4 Austrian Airlinesin rakenneuudistussuunnitelma****3.4.1 Austrian Airlines on vaikeuksissa oleva yritys**

- (73) Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan Austrian Airlines on vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys, koska ilman pelastamistuen myöntämistä se olisi ollut maksukyvytön joulukuussa 2008. Pelastamistuki takasi Austrian Airlinesin elinkelpoisuuden seuraavaksi kuudeksi kuukaudeksi. Rakenneuudistus on välttämätön yrityksen pitkän aikavälin kannattavuuden ja pysyvän uudelleenjärjestelyn takaamiseksi. Mikäli rakenneuudistussuunnitelmaa ei hyväksytä, Austrian Airlines on välittömästi vaarassa muuttua maksukyvyttömäksi.

<sup>(26)</sup> Se koostuu [...].



(74) Itävallan viranomaisten mukaan Austrian Airlines on itsenäinen yritys, jonka vaikeudet johtuvat itse yrityksestä ja lentoliikennealan erityisestä tilanteesta. Hallituksen tukeen ja ÖIAG:n ja Lufthansan välisiin sopimuksiin liittyvät päätökset vahvistivat, että tuesta hyöttyy Austrian Airlines eikä Lufthansa. Sen vuoksi tuki maksetaan Austrian Airlinesille. Valtiontukilainsäädännön mukaan Lufthansa ei ole Austrian Airlinesin haltuun ottaessaan valtiontuen vastaanottaja.

(75) Itävallan viranomaiset toteavat lisäksi, ettei Austrian Airlines ole Lufthansa-konsernin osa, ennen kuin myynti saatetaan päätökseen, niin että vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 13 kohtaa ei voi soveltaa. Näin ollen ei ole tarpeen esittää kysymystä siitä, olisiko Lufthansa voinut saneerata Austrian Airlinesin omin varoin. Lufthansan ja Austrian Airlinesin välillä ei voi myöskään olla konsernisuhdetta, joka perustuisi esimerkiksi Star Alliance -yhteistyöhön. Star Alliancessa toimii 24 lentoliikenteen harjoittajaa, joiden välillä ei ole konsernisuhdetta.

(76) Itävallan viranomaiset arvioivat, että liiketoimi ei johtaisi kilpailun huomattavaan rajoittamiseen. Tämä johtuu siitä, että Lufthansa ja Austrian Airlines toimivat jo laajalti yhteistyössä. Star Alliance -yhteistyön lisäksi ne hoitavat Saksan ja Itävallan välistä liikennettä yhteisyrityksenä, jonka tavoitteena on näiden reittien optimointi ja kustannusten ja tuottojen jakaminen.

#### 3.4.2 Rakenneuudistussuunnitelman tuottamat kustannussäästöt ja synergiat

(77) Vaikka Lufthansa ja Austrian Airlines toimivat jo yhteistyössä Star Alliancessa ja yhteisyrityksessä, Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan voidaan saada aikaan lisää kustannussäästöjä ja liikevaihdon kasvua. Tämä perustuu siihen, että lentoliikennealan yritysten taloudellinen ja yhteiskunnallinen integraatio on huomattavasti voimakkaampaa osakeomistuksen yhteydessä, mikä johtaa huomattavasti suurempiin kustannussäästöihin kuin ilman omistusta tapahtuvien kumppanuuksien yhteydessä, jotka rajoittuvat tiettyjen yhteiskunnallisten näkökohtien koordinointiin tai yhteisyritysten toimintoihin. Viranomaiset viittaavat asiantuntijoiden tekemiin tutkimuksiin, joiden mukaan pelkkien koordinoivien kumppanuuksien yhteydessä saavutetaan noin 1,9 prosentin kustannussäästöt, kun taas yhteiset liiketoimet johtavat noin 5,6 prosentin säästöihin kokonaiskustannuksissa. Yhteistyö, jota tuetaan osakeomistuksella, johtaa noin 11,4 prosentin kustannussäästöihin <sup>(27)</sup>.

(78) Austrian Airlinesin haltuunotto tuottaa Lufthansalle kustannussäästöjä myös [...] ansiosta. Muita merkittäviä kustannussäästöjä tarjoavat säästömahdollisuudet [...].

(79) Lufthansa arvioi nykyisen yhteistyön lisäksi saavutettavan kustannussynergian noin [...] euroksi vuodessa. Sen li-

säksi saavutetaan noin [...] euron tuottosynergiat vuodessa, jotka johtuvat erityisesti [...]. Lisäsynergiat ovat yhteensä noin [...] euroa vuodessa.

#### 3.4.3 Tuen oikeasuhteisuus

(80) Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan 500 miljoonan euron avustussumma muodostaa tarvittavan vähimmäissumman, jonka avulla Austrian Airlinesin pitkän aikavälin elinkelpoisuus voidaan palauttaa. Ilman tukea, joka käytetään Austrian Airlinesin sitoumusten vähentämiseen, [...].

#### 3.4.4 Vastasuoritteet

(81) Itävallan viranomaisten käsityksen mukaan pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisille vastasuoritteille ei ole tarvetta. Itävallan viranomaiset viittaavat tältä osin vuoden 1994 suuntaviivojen 38 kohdan 3 alakohtaan, jonka mukaan rakenneuudistusohjelmaan on sisällyttävä kapasiteetin pienentäminen, jos taloudellisen elinkelpoisuuden palauttaminen ja/tai markkinatilanne sitä vaatii. Koska vuoden 1994 suuntaviivat ovat lentoliikennealan erityislaki, niiden on oltava etusijalla vuonna 2004 annettuihin suuntaviivoihin verrattuna. Itävallan viranomaiset toteavat käsiteltävänä olevassa asiassa, että taloudellisen elinkelpoisuuden palauttaminen ja/tai markkinatilanne eivät vaadi vastasuoritteita, joissa mennään rakenneuudistuksen yhteydessä jo suunniteltuja toimia pidemmälle.

(82) Kapasiteetin vähennykset, jotka toteutettiin vuonna 2006 aloitetun Go4Profit-ohjelman yhteydessä, muodostavat jo huomattavan vastasuoritteen. Rakenneuudistussuunnitelmassa on lisäksi muita toimenpiteitä, jotka muodostavat huomattavia vastasuoritteita, kuten menettelyn alussa todettiin. Itävallan viranomaiset katsovat, että Austrian Airlinesin jo toteuttamat ja tulevaisuudessa toteutettavat vastasuoritteet muodostavat paketin, joka sijoittuu komission aiempien rakenneuudistusten yhteydessä esittämien vastasuoritevaatimusten yläpäähän. Tämä pätee erityisesti, kun otetaan huomioon, että Austrian Airlines on keski-kokoinen lentoliikennettä harjoittava yritys ja vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 40 kohdan mukaan vastasuoritteiden on oltava suhteessa yrityksen kokoon.

#### 3.4.5 Oma rahoitusosuus

(83) Oman rahoitusosuuden osalta Itävallan viranomaiset viittaavat siihen, että Austrian Airlinesin rakenneuudistuskustannukset (ilman 200 miljoonan euron pelastamistukea, joka on maksettava takaisin myynnin päätökseen saattamisen jälkeen) ovat noin [...] euroa; ne on esitetty seuraavassa taulukossa.

<sup>(27)</sup> Lähde: Airlines Business 11/1999, s. 83.

Taulukko 3

**Austrian Airlinesin rakenneuudistuskustannukset Itävallan viranomaisten mukaan**

Toimenpide	Rakenneuudistuskustannukset (milj. EUR)	Oma rahoitusosuus (milj. EUR)	Itävallan rahoitusosuus
a) Taloudellinen rakenneuudistus	[...]	[...]	[...]
b) Austrian Airlinesin Go4Profit-ohjelma	[...]	[...]	[...]
c) Kustannukset synergioiden saavuttamiseksi	[...]	[...]	[...]
d) Neuvottelujen ja liiketoimien kustannukset	[...]	[...]	[...]
e) Talouskriisin vuoksi kasvaneet rahoituskustannukset	[...]	[...]	[...]
Yhteensä	[...]	[...] (oma rahoitusosuus: 55,5 %)	[...]

- (84) Austrian Airlinesin velat ([...] euroa vuonna 2008) ovat huomattavasti suuremmat kuin Lufthansan [...]. Niistä aiheutuvat kustannukset arvioitiin [...] euroksi.
- (85) Rakenneuudistussuunnitelmassa tavoiteltuihin vuosittaisiin synergivaikutuksiin tähtäävät rakenneuudistustoimenpiteet aiheuttivat [...] euron lisäkustannukset. Myös Go4Profit-ohjelman [...] euron kustannukset lasketaan mukaan Austrian Airlinesin rakenneuudistustoimenpiteisiin, koska ohjelma on vielä kesken.
- (86) Lisäksi huomioon on otettava liiketoimista aiheutuneet [...] euron kustannukset ja rahoituskriisin vuoksi kasvaneet [...] euron rahoituskustannukset.

**4. KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET****4.1 Austrian Airlines**

- (87) Austrian Airlinesin huomautukset toimitettiin 13 päivänä huhtikuuta 2009 päivätyllä kirjeellä, ja ne vastaavat täysin Itävallan viranomaisten huomautuksia.
- (88) Sosiaalikulujen vapaaehtoisesta maksamisesta maksukyvyttömyyden yhteydessä Austrian Airlines toteaa, että enemmistöosakkaan tällaiset maksut voivat olla välttämättömiä yrityskuvaan liittyvistä syistä ja sosiaalisten ja työrauhaan liittyvien ongelmien välttämiseksi sisäryityksissä. Austrian Airlines toteaa myös, että työnantajien ja työntekijöiden edustajien työmarkkinapoliittisen yhteistyön erityinen muoto on tunnusomaista Itävallalle. Työmarkkinapoliittinen yhteistyö velvoittaa työnantajan rahoittamaan sosiaalisen suunnitelmia ja korvaamaan vapaaehtoisesti muita sosiaalikulun kuluja, myös tilanteissa, joissa työnantajalla ei ole lainmukaista velvoitetta tehdä niin. Lisäksi Austrian Airlines mainitsee, että 7 914 työntekijää koskevan sosiaalisen suunnitelman arvioidut [...] euron kustannukset ovat pienemmät kuin vertailukelpoiset kustannukset: Austria Tabak -tapauksessa vuonna 2005 kustannukset olivat [...] euroa työntekijää kohti ja vuonna 2009 jopa [...] euroa työntekijää kohti. Austrian Airlines esittää myös esimerkkejä vapaaehtoisesti maksetuista sosiaalisen suunnitelman kustannuksista, kun Itävallassa on suljettu tai asetettu selvitystilaan tytäryhtiöitä ja/tai tuotantolaitoksia.

Taulukko 4

**Esimerkkejä vapaaehtoisesti maksetuista sosiaalisuunnitelman kustannuksista, kun Itävallassa on suljettu tai asetettu selvitystilaan tytäryhtiöitä ja/tai tuotantolaitoksia**

Yritys	Vuosi	Työntekijöitä	Maksetut sosiaalikustannukset	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	Vuodesta 1995	150	Sosiaalisuunnitelma	[...]
Semperit Reifen GmbH	1997–2002	1 000	Työllistämisrahasto ja sosiaalisuunnitelma	[...]
Philips, Schließung des Werks Lebring	1999–2000	200–300	Sosiaalisuunnitelma	[...]
Elektra Bregenz	2003	234	Irtisanomiskorvaukset ja sosiaalisuunnitelma	[...]
Legrand Austria	2003–2004	150	Sosiaalisuunnitelma	[...]
Verbund, Schließung des Kraftwerks Voitsberg IV	2004	220	Työllistämisrahasto ja lisäkorvaukset	[...]
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004–2005	55	Sosiaalisuunnitelma	[...]
Austria Tabak	2005	220	Irtisanomiskorvaukset ja työllistämisrahasto	[...]
Austria Tabak	2009	269	Irtisanomiskorvaukset ja työllistämisrahasto	[...]
Thonet-Wien, Schließung des Werks Friedberg	2006	25	Lisäkorvaukset	[...]
AT & S	2007	35	Sosiaalisuunnitelma	[...]

- (89) Koska yksityiset holdingyritykset maksavat vapaaehtoisesti tietyn tasoisia sosiaalikustannuksia, kun ne sulkevat toimialoja tai tehtaita, Austrian Airlines katsoo, että ÖIAG:n pitäisi maksukyvyttömyyden yhteydessä maksaa vapaaehtoisesti tietyn tasoisia sosiaalikustannuksia, jotka vastaavat selvitystilan sosiaalikustannuksia.

Taulukko 5

**Austrian Airlines AG:n arvioidut keskimääräiset sosiaalikustannukset (ilman Tyroleania)**

(milj. EUR)

	Sosiaalikustannukset	
	Vähimmäismäärä	Enimmäismäärä
Irtisanomiskorvaukset	[...]	[...]
Vuosilomakorvaus	[...]	[...]
Eläkejärjestelmä	[...]	[...]
Sosiaalisuunnitelma	[...]	[...]
Yhteensä	[...]	[...]

- (90) Austrian Airlines toteaa, että irtisanomiskorvaukset ([...] euroa) liittyvät 30 päivänä kesäkuuta 2009 voimassa olleisiin oikeudellisiin ja työehtosopimuksellisiin velvoitteisiin, mukaan luettuina arviolta [...] euroa Itävallan ulkopuolella työskenteleville työntekijöille. Eläkejärjestelmässä maksettavien sosiaalikulustannusten vähimmäismäärän ([...] euroa) ja enimmäismäärän ([...] euroa) suuri ero johtuu [...]. Eläkekustannusten alempi arvio [...] euroa perustuu siihen oletukseen, että [...] on rahoitettava. Ylempi arvio [...] euroa koskee (sitä ei niin epätodennäköistä) tapausta, että työntekijät vetoavat [...].
- (91) Vaikka Austrian Airlines myöntää, että arvioidut sosiaalikulustannukset ovat Itävallassa tavallisesti maksettavien sosiaalisuunnitelmiin liittyvien kustannusten [...] alueella, se väittää, että on olemassa tekijöitä, jotka oikeuttavat tämän summan. Ensinnäkin aika, jonka Austrian Airline-

sin henkilöstö on työskennellyt yrityksessä, on pitkä, lentäjillä keskimäärin [...] vuotta ja kaupallisella ja teknisellä henkilöstöllä ja stuerteilla [...] vuotta. Toiseksi tämän yrityksen sosiaalisuunnitelmaan liittyviin irtisanomiskorvauksiin vaikuttavat lentäjien ja muiden työntekijöiden [...] keskipalkat muiden alojen työntekijöihin verrattuna. Austrian Airlinesin ohjaamohenkilöstön keskimääräinen kuukausipalkka on [...] euroa (tilanne 2009), kun taas kaupallisen ja teknisen henkilöstön ja stuerttien palkka on [...] ja [...] euron välillä kuukaudessa. Lisäksi Austrian Airlines pitää itseään Itävallassa yhtenä avainyrityksistä, joiden maksukyvyttömyyteen liittyisi suuri mediakiinnos-

- (92) Selvitystilaskenaariossa Austrian Airlinesia odottaisivat [...] euron ja [...] euron välille asettuvat selvitystilasta johtuvat kustannukset.

Taulukko 6

## Austrian Airlinesin selvitystilaskenaario

(milj. EUR)

	Kustannukset	
	Ala-arvo	Yläarvo
Lentokoneiden myynti	[...]	[...]
Lentokoneiden rahoituksen takaisinmaksu	[...]	[...]
Sosiaalikulustannukset	[...]	[...]
Pitkäaikaisten sopimusten irtisanominen	[...]	[...]
Muut kustannukset ja tuotot (saldo)	[...]	[...]
Kokonaiskustannukset	[...]	[...]

## 4.2 Lufthansa

- (93) Lufthansa totesi 9 päivänä huhtikuuta 2009 päivättyjen huomautustensa aluksi, että liiketoimen taloudelliset parametrit ovat muuttuneet huomattavasti lokakuusta 2008, jolloin se esitti Austrian Airlinesin ostamista koskevan tarjouksensa. Nämä muutokset heijastavat Austrian Airlinesin rakenteellisia ongelmia ja muutoksia taloudellisessa ympäristössä, joka on heikentynyt dramaattisesti. Asuntomarkkinoiden lainakriisi johti pahimpaan talouskriisiin vuosikymmeniin ja reaalityöelämän vakavaan taantumiseen.
- (94) Lufthansa odottaa Euroopan markkinoiden pysyvän taantumassa vuonna 2009, mahdollisesti 2010 ja vielä senkin jälkeen, mikä vaikuttaa vastaavasti liiketoimintaan ja Austrian Airlinesin suunniteltuun rakenneuudistukseen. Lufthansa katsoo kuitenkin, että Austrian Airlinesin pitkän aikavälin elinkelpoisuus voidaan palauttaa suunnitellun rakenneuudistuksen avulla, jolloin kannattavuusrajan saavuttaminen riippuu erityisesti taantumien kestosta ja

syvyydestä. Asioiden nykytilassa on ilmeistä, että Austrian Airlines [...].

- (95) Maksettavasta hinnasta Lufthansa toteaa, että yksityistämistoimeksiannossa määritetyillä ehdoilla ei ole ollut vaikutusta hintaan, jonka Lufthansa on ollut valmis maksamaan Austrian Airlinesista. Ehdot eivät myöskään ole saaneet tarjoajia olemaan herkemmin osallistumatta tarjouskilpailuun kuin yksityiseen huutokauppaan.
- (96) Lufthansa katsoo lisäksi, että yksityisille osakkeenomistajille tarjottavan hinnan ja ÖIAG:lle maksettavan hinnan välinen ero ei sisällä valtiontukea. ÖIAG:lle maksettava hinta koostuu 366 268,75 euron kiinteästä hinnasta ja tilanteen paranemiseen liittyvästä takuusta, jonka arvo riippuu Austrian Airlinesin menestyksestä ja Lufthansan osakkeen kehityksestä. Takuusta johtuva suurin mahdollinen maksu on 4,48 euroa osaketta kohti. Muille osakkeenomistajille maksettava hinta määräytyy Itävallan julkisia ostotarjouksia koskevan lain 26 pykälän mukaan. Tämä hinta on 4,49 euroa osaketta kohti.

- (97) Lufthansa toteaa, ettei ole taloudellisesti järkevää velvoittaa korkeimman tarjouksen tekijää tarjoamaan hintaa, joka vastaa pörssikurssia. Jos valtio olisi päättänyt tarjota kaikki osakkeensa pörssissä, osakekurssi olisi laskenut dramaattisesti. Vähimmäistarjous hinta perustuu osakkeen menneeseen keskikurssiin (katso edellä). Se ei välttämättä heijasta osakkeiden todellista arvoa sen enempää julkisen ostotarjouksen jättämisajankohtana kuin yksityistämisaikajankohdanakaan.
- (98) ÖIAG:lle maksettava osakekohtainen enimmäishinta (kiinteä hinta plus tilanteen paranemiseen liittyvän takuun mukainen enimmäismäärä), vastaa vastaavasti hintaa, joka maksetaan muille osakkeenomistajille julkisen ostotarjouksen yhteydessä. Vaikka ÖIAG voi saada Austrian Airlinesin osuudestaan alemman hinnan osaketta kohti kuin muut osakkeenomistajat, se ei ole valtiontukea, koska ÖIAG:lle maksettava hinta vastaa markkinahintaa. Lufthansa viittaa siihen, että se oli myyntiprosessin aikana ainoa yritys, joka jätti kelvollisen lopullisen tarjouksen. Määritelmän mukaan Lufthansa oli siis korkeimman tarjouksen tekijä. Avoimena kilpailuna toteutetun myyntiprosessin tulosta on pidettävä markkinahintana.
- (99) Rakennuudistussuunnitelmasta Lufthansa toteaa, että vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivoja ja vuonna 2004 annettuja suuntaviivoja on sovellettava rinnan. Toimintasuunnitelmaa laskettaessa on otettava huomioon taloudellisen tilanteen heikkeneminen ja lentoliikennealan markkinoiden ennakoitavissa oleva tilanne. [...] Austrian Airlinesin pitkän aikavälin elinkelpoisuus voidaan kuitenkin palauttaa ainoastaan, jos muutettu rakennuudistussuunnitelma – sekä muut vielä neuvoteltavat kustannusten säästämiseksi toteutettavat toimenpiteet – voidaan toteuttaa suunnitellusti ja tällä tavalla voidaan saavuttaa tarvittavat kustannussäästöt.
- (100) Lufthansa toteaa, että rakennuudistustuen (500 miljoonaa euroa) määrä on ehdoton vähimmäismäärä, joka tarvitaan Austrian Airlinesin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseksi. Itävallan ja maailmanlaajuisen lentoliikennealan markkinatilanteen heikkeneminen edelleen [...].
- (101) Vastasuoritteiden osalta Lufthansa korostaa, että Austrian Airlines on viime vuosina vähentänyt jo huomattavasti kapasiteettiaan. [...].
- (102) Vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 43 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa edellytetyn huomattavan omarahoituksen osalta Lufthansa toteaa, että vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivoissa sitä ei mainita. Sen vuoksi Lufthansa epäilee, onko tämä kriteeri lentoliikennealan rakennjärjestelyä koskeva oikeudellinen velvoite. Luft-

hansa huomauttaa, että Austrian Airlines ja Lufthansa maksavat joka tapauksessa huomattavan osan rakennuudistuksen kustannuksista, [...] euroa kaiken kaikkiaan [...] euron rakennuudistuskustannuksista eli 68 prosenttia kokonaissummasta.

#### 4.3 Ryanair

- (103) Ryanair lentää 11 reittiä neljän Itävallassa sijaitsevan lentoaseman (Salzburg, Linz, Graz ja Klagenfurt) ja muissa EU-jäsenmaissa, muun muassa Saksassa, olevien kohteiden välillä. Ryanair ilmoittaa, että sen vuoksi se on sekä Austrian Airlinesin että Lufthansan kilpailija.
- (104) Ryanair aloitti 9 päivänä huhtikuuta 2009 päivätty huomautuksensa toteamalla, että sen mielestä muodollisen tutkintamenettelyn aloittaminen on oikeutettua, mutta komission huomautusten esittämistä koskevassa kehotuksessa ei esitetty riittävästi tietoja. Itävallan viranomaisten luottamuksellisina pitämien tietojen julkistamatta jättäminen on menettelyvirhe.
- (105) Käsiteltävänä olevasta asiasta Ryanair on sitä mieltä, että Itävallan viranomaiset eivät ole todistaneet, että Austrian Airlinesin myyntiin liittyvä 500 miljoonan euron avustus on markkinataloudellisesti toimivan sijoittajan näkökulmasta tarkasteltuna asetettava yrityksen selvitystilan edelle. Koska Itävallan hallituksen valitsemaan ratkaisuun liittyy massiivinen maksuvalmiusavustus, Ryanairin mielestä markkinataloudellisesti toimiva sijoittaja olisi valinnut Austrian Airlinesin vapaaehtoisen selvitystilan, oikeudellisen selvitystilan tai ilman ennakkoehtoja toteutetun yksinkertaisen osakekaupan. Tämän todistaa se, että Austrian Airlinesin yksityiset sijoittajat eivät olleet valmiit osallistumaan osakepääoman korotukseen (osuksiensa suhteessa).
- (106) Mitä tulee Itävallan viranomaisten esittämiin syihin, joiden vuoksi se ei valinnut selvitystilaa, siltä osin kuin syyt liittyvät valtion omistuksessa olevan ÖIAG:n maineeseen ja yrityskuvaan, Ryanair epäilee, voivatko tällaiset syyt olla sijoittajan tärkeiden liiketaloudellisten päätösten pääasiallinen tai peräti ainoa peruste.
- (107) Ryanair epäilee myös sitä, vastaako Lufthansan tarjoama hinta markkinahintaa. Ryanairin käsityksen mukaan menettely, joka johti Lufthansan valintaan ostajaksi, ei ollut kilpailumenettely, tarjousten jättöaika oli erittäin lyhyt (13 päivästä elokuuta 24 päivään elokuuta 2008) ja Lufthansalla oli etua muihin mahdollisiin ostajiin verrattuna, koska se tunsu Austrian Airlinesin toiminnan etukäteen Star Alliance -yhteistyön ja yhteisyrityksen ansiosta. Asettamalla myynnille ehtoja Itävallan viranomaiset sekoittivat roolinsa valtiona ja talouden toimijana.

(108) Vaikka joitakin näistä ehdoista voidaan pitää ”pehmeinä” ehtoina, markkinataloudellisesti toimiva sijoittaja ei olisi kuitenkaan asettanut niitä, koska ne aiheuttavat kustannuksia. Mahdolliset tarjoajat suhtautuvat niihin vakavasti ja joko jättävät tarjoamatta tai ottavat ehtojen täyttämiseen liittyvät kustannukset huomioon laskemalla tarjoamaansa hintaa markkinahinnan alapuolelle.

(109) Ryanair väittää, että Austrian Airlinesin tappiollinen läsnäolo ja kyky sietää pitkään kustannuksia kattamattomia hintoja estävät sitä laajentumasta Itävallan markkinoilla. Austrian Airlinesille annettava valtiontuki vie Ryanairilta laajentumismahdollisuudet ja siirtää rakenteellisen mukautuksen taakan Austrian Airlinesilta Ryanairin kaltaisille kilpailukykyisille markkinatoimijoille. Heti kun Austrian Airlines on integroitu Lufthansa-verkkoon, liikennettä aletaan ohjata Lufthansan liikennekeskuksiin Frankfurtiin ja Müncheniin, mikä synnyttää eristettyjen markkinoiden vaaran ainakin Itävallan ja Saksan välisille reiteille.

#### 4.4 Air France/KLM

(110) Air France/KLM aloitti 14 päivänä huhtikuuta 2009 päivätyt huomautuksensa esittämällä pahoittelunsa siitä, että komissio ei arvioinut myyntiprosessia yksityiskohtaisesti. Air France/KLM toteaa, että menettely alkoi elokuussa 2008 yksityistämisprosessina, Austrian Airlinesin tarvitsematta rakenneuudistusta.

(111) [...]

(112) Air France/KLM katsoo, että Lufthansan ehdottama rakenneuudistus ei ole kunnollinen suunnitelma eikä voi sen vuoksi oikeuttaa valtiontukien myöntämiseen. Lisäksi on tarkasteltava Lufthansa-konsernin kykyä toteuttaa rakenneuudistustoimenpiteet omin varoin.

(113) Air France/KLM toteaa, että toteutettu tarjouspyyntömenettely ei vastannut vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivojen vaatimuksia. Elokuun 13 päivänä 2008 käynnistettyä yksityistämisprosessia ei toteutettu avoimella ja syrjimättömällä tavalla.

(114) Air France/KLM osallistui yksityistämisprosessiin ja [...]

(115) Tarjouspyynnössä tarjoajaa kehoitettiin tekemään kaikille osakkeenomistajille samanarvoinen tarjous hinnalla, jonka tarjoaja oli valmis maksamaan käteisellä kustakin Austrian Airlinesin osakkeesta kaikille osakkeenomistajille, ja ostamaan osakkeet Itävallan lainsäädännön mukaisella summalla.

(116) [...]

Koska Lufthansa ei tehnyt vaadittua ehdotonta tarjousta, se rikkoi menettelyn alussa asetettuja ehtoja, ja se, että ÖIAG hyväksyi tarjouksen, pitäisi katsoa todistukseksi siitä, että menettely oli puutteellinen.

(117) [...]

(118) Yksityistämistoimeksiannossa asetetuista ehdoista Air France/KLM toteaa, että samankaltaisista ehdoista kuin itävaltalaisen pääomistuosuuden säilyttämistä koskeva ehto on tosin säädetty menneisyydessä, mutta sääntelykehys on sen jälkeen muuttunut. Air France/KLM viittaa siihen, että neuvosto on antanut komissiolle toimeksiannon neuvotella kaikkien kolmansien maiden kanssa niiden kanssa solmittujen kahdenvälisten lentoliikennesopimusten saattamiseksi yhdenmukaisiksi yhteisön oikeuden kanssa. Air France/KLM käsittää, että Austrian Airlinesin tapaus on tutkittava perusteellisemmin, mutta se pyytää komissiota käsittelemään tätä kysymystä joustavasti, koska jotkin kolmansien maiden kanssa käytävistä neuvottelusta jatkuvat.

(119) Air France/KLM ei ole vakuuttunut väitteestä, että Itävallan valtio on toiminut markkinataloudellisesti toimivana sijoittajana. Hyväksymällä myyntihinnan, joka on puutteellisen menettelyn tulos, se ei myynyt osuuttaan Austrian Airlinesista parhailla mahdollisilla ehdoilla.

(120) Kun Air France/KLM sai tiedon Itävallan hallituksen päätöksestä antaa Austrian Airlinesille taloudellista tukea 500 miljoonaa euroa, se ilmoitti ÖIAG:lle, että [...].

(121) Air France/KLM esittää kysymyksen, pitäisikö komission tutkia myös sitä, onko Austrian Airlines jo nyt osa Lufthansa-konsernia, hankintaan liittyvistä ehdoista riippumatta.

(122) Air France/KLM epäilee, pitäisikö tätä taloudellista tukea edes kutsua rakenneuudistustueksi. Air France/KLM ei epäile Austrian Airlinesin taloudellisia ongelmia, mutta väittää, että toimenpiteet ovat liian heikkotehoisia yrityksen rakenteen uudistamiseen. Lufthansan ehdottamat toimenpiteet ovat toimenpiteitä, joita toteutetaan yrityskaupan yhteydessä, ja niiden kutsuminen rakenneuudistus-suunnitelmaksi on keinotekoista. Toimenpiteet eivät muodosta suunnitelmaa ([...]) eivätkä missään tapauksessa oikeuta valtiontukien myöntämiseen. Lisäksi ei ole todistettu, ettei Lufthansa kykenisi toteuttamaan näitä rakenneuudistustoimenpiteitä omin varoin.

(123) Air France/KLM viittaa siihen, että nykyisessä taloudellisessa ilmastossa koko lentoliikennealaan kohdistuu huomattava paine ja että komission on sen vuoksi erityisen tarkasti tutkittava Itävallan suunnitteleman tuen sopivuus sen varmistamiseksi, että tuki ei vääristä kilpailua.

#### 4.5 NIKI

(124) NIKI esitti 31 päivänä maaliskuuta 2009 päivättyjen huomautustensa aluksi käsityksensä siitä, että ÖIAG ei ole toiminut kuin markkinataloudellisesti toimiva sijoittaja, koska se hyväksyi negatiivisen hinnan Austrian Airlines -osuudestaan. Lisäksi myyntihinta ei heijasta Austrian Airlinesin markkinahintaa. Myyntiin on liitetty ehtoja, kuten esimerkiksi negatiivinen kauppahinta ja myyjän oikeus olla määräämässä ostetussa yrityksessä, mitä markkinataloudellisesti toimiva sijoittaja ei missään tapauksessa olisi hyväksynyt.

(125) Negatiivisesta kauppahinnasta NIKI toteaa, että tosiasialisesti Lufthansa on maksanut 366 269 euroa ja antanut vakuuden, jonka arvo ÖIAG:lle on 162 miljoonaa euroa, ja 500 miljoonan euron tuki vastaa Lufthansan asettamaa ehtoa eikä tarkoita negatiivista kauppahintaa.

(126) NIKIn mukaan siinä tapauksessa, että ÖIAG:n osuudella (41,56 prosenttia) olisi negatiivinen hinta, tästä hinnasta seuraisi, että koko osakepääoman (100 prosenttia) arvo olisi 1,2 miljardia euroa. NIKI ei kuitenkaan ymmärrä, miten tällainen negatiivinen kauppahinta voidaan johtaa Austrian Airlinesin vuosikertomuksesta. Lisäksi NIKI toteaa, että hajaomistuksessa olevien osakkeiden pörssikurssi heijastaa yrityksen arvoa (alin arvo 2,22 euroa heinäkuussa 2008 ja kuuden kuukauden keskiarvo 4,49 euroa).

(127) NIKI kritisoi ÖIAG:n vaihtoehtoisii skenaarioihin liittyvää lausuntoa, jonka mukaan se toimi ikään kuin se olisi Austrian Airlinesin ainoa osakkeenomistaja. NIKIn mukaan valvottu selvitystila olisi mahdollista ainoastaan 75 prosentin enemmistön tuella. ÖIAG omistaa kuitenkin ainoastaan 41,56 prosenttia Austrian Airlinesista. NIKI toteaa lisäksi, että Austrian Airlines jatkaisi toimintaansa maksukyvyttömyystapauksessakin. Sosiaalisuunnitelmat ovat vapaaehtoisia maksuja, joista on keskusteltava työntekijöiden edustajien kanssa. NIKI arvioi sosiaalisuunnitelman kustannukset selvitystilän yhteydessä 5 miljoonaksi euroksi. Sosiaalikulustannusten arvioidusta suuruudesta NIKI toteaa, että Itävalta sekoittaa osakkeenomistajan roolinsa valtion rooliin.

(128) NIKI ei käsitä, miten Austrian Airlinesin maksukyvyttömyys vaikuttaisi Telekom Austria AG:n, OMV AG:n ja Österreichischer Post AG:n pörssikursseihin ja luottokelpoisuusluokituksiin. Sen mielestä näitä yrityksiä ei pidetä julkisuudessa yritysryhmänä. Yritykset toimivat eri aloilla, niin että Austrian Airlinesin maksukyvyttömyys ei voisi vaikuttaa niihin negatiivisesti.

(129) NIKI esittää ajatuksen, eikö Alitalian tapauksessa käytetyn ratkaisun kaltainen ratkaisu, jonka seurauksena olisi pienemmän ja terveemmän Austrian Airlinesin yksityistäminen, johtaisi ÖIAG:n kannalta myönteiseen ratkaisuun ja aiheuttaisi parempia kilpailuvaikutuksia.

(130) Yksityistämistä NIKI on sitä mieltä, että ehdot, jotka liittyvät Itävallan etujen ajamiseksi perustettavaan elimeen ja itävaltalaisen pääomistuosuuden säilyttämiseen, sekä Lufthansan esittämä ehto Austrian Airlinesin 500 miljoonan euron pääomankorotuksesta, ovat vaikuttaneet hintaan negatiivisesti. NIKI katsoo, että valtion ei tulisi puuttua yrityksen johtamiseen.

(131) NIKIn mukaan Austrian Airlinesin ja Lufthansan saama valikoiva etu vääristää jäsenvaltioiden välistä kilpailua ja kauppaa. Lufthansa ei ole edunsaaja, joka voi saada valtiontukea, koska sillä on riittävät omat varat. Lisäksi NIKI katsoo, että rakenneuudistussuunnitelma ei vastaa vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen vaatimuksia. Se kritisoi myös sitä, että vastasuoritteita tuen yhteismarkkinoilla aiheuttamien kilpailua vääristävien vaikutusten varalta ei ole. Pitkien lentojen vähentämistä se ei pidä riittävänä vastasuoritteena.

(132) NIKI ei ole myöskään vakuuttunut siitä, ettei Austrian Airlines ole saanut menneisyydessä (kymmenenä viime vuotena) valtiontukea ja että kertaluonteisen tuen periaatetta on noudatettu. Se esittää joukon toimenpiteitä, jotka sen mukaan voivat sisältää valtiontukea: a) liikenneoikeuksien yksinomainen ja ilmainen myöntäminen, b) kaikkien lähtö- ja saapumisaikojen koordinointi Itävallassa tapahtuu yrityksessä, josta Austrian Airlines omistaa osan, c) alhaisemmat tilavuokrat Wienin lentoasemalla, d) viranomaiset vastaavat riskeistä kiinteistöjen oston yhteydessä, e) Austrian Airlinesin verotuksellisten erillisyyhtiöiden suvaitseminen Guernseyssä, Kanaalisaarilla, f) julkisen omistuosuuden kasvattaminen vuoden 2006 joulukuussa 146 miljoonan euron pääomankorotuksella ja g) 200 miljoonan euron pelastamistuki.

(133) Lisäksi NIKI huomauttaa, että Austrian Airlines on ottanut käyttöön lyhennetyn työajan, ja normaalin työajan ja lyhennetyn työajan välisen eron aiheuttamat kustannukset maksaa valtio. Se kritisoi myös sitä, että Itävallan työlainsäädännön mukaan Austrian Airlines ei voi irtisanoa työntekijöitä, jotka ovat hyväksyneet tällaiset lyhennetyt työajat.

#### 4.6 Air Berlin

(134) Air Berlinin 8 päivänä huhtikuuta 2009 päivätyt huomautukset vastaavat täysin NIKIn huomautuksia.

#### 4.7 Robin Hood Aviation

(135) Robin Hood Aviation esittää 8 päivänä huhtikuuta 2009 päivätyissä huomautuksissaan käsityksen, että negatiivinen hinta on valtiontukea ja että tämä valtiontuki vaikuttaa negatiivisesti kilpailuun; lisäksi se vahvistaa Austrian Airlinesin ja Lufthansan hallitsevaa asemaa yhteismarkkinoilla. Sen vuoksi tällainen valtiontuki pitäisi todeta yhteismarkkinoille soveltumattomaksi. Robin Hood Aviationin mukaan Austrian Airlines lisää parhaillaan kapasiteettiaan Itävallan viranomaisten esittämän rakenneuudistussuunitelman vastaisesti. Vuonna 2009 Austrian Airlines on ottanut hoidettavakseen Lufthansan reittejä, esimerkiksi reitin Graz–Stuttgart, jota myös Robin Hood Aviation lentää. Robin Hood Aviationin mukaan Austrian Airlines tarjoaa reiteillään erittäin edullisia ja kilpailukykyisiä hintoja, jotka ovat mahdollisia ainoastaan suunnitellun valtiontuen ansiosta.

#### 4.8 WKO – Die Luftfahrt

(136) WKO – Die Luftfahrt korostaa 8 päivänä huhtikuuta 2009 päivätyissä huomautuksissaan Austrian Airlinesin merkitystä Itävallan talousalueelle ja sen osuutta noin 18 000 työpaikan säilyttämisessä Wienin kansainvälisellä lentoasemalla. Se korostaa, kuinka tärkeä toimiva verkko on matkailun ja kotimaan talouden kannalta.

#### 4.9 Wien – konkret

(137) Wien – konkret Medien GmbH (jäljempänä Wien – konkret) ilmoittaa 21 päivänä maaliskuuta 2009 päivätyissä huomautuksissaan, että se jätti 11 päivänä marraskuuta 2008 Austrian Airlinesista 10 euron sitovan tarjouksen, joka on korkeampi kuin Lufthansan tarjous. Tammikuun 30 päivänä 2009 se korotti tarjoustaan 11 euron. Wien – konkret ei osallistunut tarjouskilpailuun.

(138) Myös Wien – konkret katsoo, ettei ÖIAG ole toiminut harkitsevan yksityisen sijoittajan tavoin. Se väittää, että ÖIAG:lla Wien – konkretin mukaan vaihtoehtoina olleet kolme vaihtoehtoista skenaariota – a) osakkeiden myynti pörssissä 3,90 euron kappalehintaan yhteensä 142 miljoonalla, b) Wien – konkretin 10 euron tarjous ja c) maksukyvyttömyys 0 euroa – olisivat aiheuttaneet pienemmät kustannukset. Se väittää myös, että yksityistämistoimeksiannon ehtoja (itävaltalainen pääomistusosuus) ei ole täytetty, koska Lufthansa on saksalainen yritys.

(139) Wien – konkret toteaa, että negatiivinen hinta vaikuttaa negatiivisesti kilpailuun ja antaa Austrian Airlinesille mahdollisuuden tarjota markkinoilla erittäin kilpailukykyisiä hintoja. Lisäksi se korostaa, ettei Austrian Airlines ole toteuttanut rakenneuudistustoimenpiteitä, kuten kapasiteetin vähennystä, henkilöstövähennystä ja henkilöstökustannusten alentamista. Se katsoo edelleen, että lentoliikennealan valtiontuilla on negatiivisia ympäristövaikutuksia (CO<sub>2</sub>-päästöt, lentomelu).

#### 4.10 Yksityishenkilöiden huomautukset

(140) Yhteensä 32 yksityishenkilön 11 päivän helmikuuta 2009 ja 10 päivän huhtikuuta 2009 välisenä aikana päivätyissä huomautuksissaan esittämät lausunnot vastaavat pääosin Wien – konkretin huomautuksia.

### 5. KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT ITÄVALLAN HUOMAUTUKSET

(141) Itävallan viranomaiset totesivat aluksi, että yksityistämismenettely on ollut avoin ja läpinäkyvä eikä siihen ole liitetty ehtoja. Vaikka menettelyn kesto jäi yksityistämistoimeksiannon rajoitetun voimassaoloajan vuoksi lyhyeksi, se ei vastaaviin menettelyihin verrattuna ollut mitenkään poikkeuksellisen lyhyt.

(142) Menettelyyn osallistuneita tarjoajia ei ole kohdeltu eriarvoisesti. Menettelyn ehdot olivat samat kaikille osallistujille. Itävallan viranomaisten mukaan syynä siihen, että menettelyssä jätettiin vain yksi sitova tarjous, ovat pikemminkin eurooppalaisen ilmailualan taloudellisen tilanteen äkillinen ja merkittävä heikentyminen yksityistämismenettelyn aikana, Air France/KLM:n ja British Airwaysin osallistuminen muihin liiketoimiin sekä korkeat kustannukset, joita muille tarjoajille kuin Lufthansalle aiheutuisi siirtymisestä toisen allianssin jäseneksi.



### 5.1 Menettelyn asianmukaisuus

- (143) Itävallan viranomaiset ovat yllättyneitä siitä, ettei Air France/KLM tiennyt mahdollisuudesta jättää tarjous, jossa kauppahinta on negatiivinen. Menettelyä koskevien ehtojen mukaan tarjoaja olisi voinut jättää milloin tahansa tarjouksen, jossa kauppahinta on negatiivinen. Jos Air France/KLM ei ollut varma, onko negatiivisen kauppahinnan sisältävän tarjouksen jättäminen sallittua, sillä olisi ollut useita mahdollisuuksia selvittää tämä kysymys joko investointipankkien kanssa tai tiedustelemalla asiaa suoraan ÖIAG:ltä. Näin ei kuitenkaan tapahtunut.
- (144) Itävallan viranomaiset vahvistavat, että kahden muun yksityistämismenettelyn toisella kierroksella mukana olleen tarjoajan tavoin Air France/KLM:llä oli mahdollisuus jättää tarjous, jossa kauppahinta on negatiivinen.
- (145) Itävallan viranomaiset myös huomauttavat, että pian tarjousten jättämistä koskevan määräajan päättymisen jälkeen ÖIAG [...].
- (146) [...]
- (147) [...]
- (148) Itävallan viranomaiset kiistävät Air France/KLM:n toteamuksen, jonka mukaan ÖIAG:n olisi pitänyt ensin myöntää Austrian Airlinesille 500 miljoonan euron avustus ja vasta sen jälkeen saada lupa yrityksen yksityistämiseen. Lisäksi avustus olisi Air France/KLM:n mukaan pitänyt tutkia ennen yksityistämistä myös valtioneuvoston päätöksen nojalla.

### 5.2 Negatiivinen kauppahinta

- (149) Itävallan viranomaiset kiistävät NIKIn huomautuksissa esitetyn perusteen, jonka mukaan hinta ei ollut negatiivinen kauppahinta vaan kauppaehto. Osakekauppaa arvioidessaan tarjoaja perustaa päätöksensä kaikkien kaupan edellyttämien maksujen yhteismäärään. Lufthansa ei ole asettanut päätöksensä ehdoksi muuta kuin rahallista ehtoa vaan on yksinkertaisesti tarjonnut negatiivista kauppahintaa.

### 5.3 Negatiivinen markkina-arvo

- (150) NIKI väitti valituksessa, että Austrian Airlinesin (taloudellinen) oma pääoma on positiivinen, millä se viittasi Austrian Airlinesin konsolidoidussa taseessa 31 päivänä joulukuuta 2008 näkyvään omaan pääomaan. Itävallan viranomaiset pitävät tätä väitettä merkityksettömänä, koska IFRS-tilinpäätösstandardien ja niiden tulkintaohjeiden pe-

rusteella toimitettuja lukuja verrattiin yrityksen markkina-arvoon sillä edellytyksellä, että yrityksen toiminta jatkuu.

- (151) Itävallan viranomaiset viittaavat NIKIn laskelmaan, jonka mukaan Austrian Airlines olisi 500 miljoonan euron avustuksen saatuaan voinut toimia [...] vuotta ilman rakenneuudistustoimenpidettä vuotuisesta [...] euron negatiivisesta kassavirrasta huolimatta, ja toteavat, että tämä vastaa taloudellista todellisuutta, koska Austrian Airlinesin on pystyttävä milloin tahansa täyttämään erääntyvät maksuvelvoitteensa. NIKIn väite, jonka mukaan Austrian Airlinesin toimivan yrityksen arvo ei ole negatiivinen, on näin ollen virheellinen.

### 5.4 Vaihtoehtoiset skenaariot

- (152) NIKI on väittänyt, että Austrian Airlines jatkaisi toimintaa myös maksukyvyttömänä. Itävallan viranomaiset kiistävät tämän ja huomauttavat, ettei se olisi mahdollista oikeudellisista syistä. Itävallan ilmailulain 109 pykälän, luetuna yhdessä 106 pykälän kanssa, nojalla lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupa on peruutettava maksukyvyttömyyden yhteydessä. Pesähoitaja ei voi jatkaa lentoliikenteen harjoittajan toimintaa ilman liikennöintilupaa.
- (153) NIKI on myös todennut, että Austrian Airlinesin osakkeiden arvo riittää maksuvelvollisuuksien kattamiseen, jos yhtiö asetetaan selvitystilaan, joten ÖIAG ei joutuisi vastaamaan selvitystilasta aiheutuvista kustannuksista. Itävallan viranomaisten mukaan tämä toteamus perustuu oletukseen, jonka mukaan Austrian Airlinesin osakkeiden arvo ylittää sen maksuvelvollisuuksien arvon [...] eurolla. Tämä oletus puolestaan pohjautuu yksiselitteisesti konsolidoidussa taseessa 31 päivänä joulukuuta 2008 näkyvään omaan pääomaan. Itävallan viranomaiset kuitenkin katsovat, ettei tämän määrän perusteella voida tehdä päätelmiä selvitystilasta aiheutuvista kustannuksista.
- (154) NIKI on lisäksi esittänyt, ettei ÖIAG "vähemmistöosakkaana" joutuisi yksin vastaamaan selvitystilasta tai maksukyvyttömyydestä aiheutuvista kustannuksista. Itävallan viranomaisten mukaan tämä ei pidä paikkaansa. ÖIAG on Austrian Airlinesin enemmistöosakas ja suurin osakkeenomistaja ja joutuu ainoana kantamaan muiden osakkuusiensa osalta taloudelliset riskit, joita liittyy yhtiön sulkemiseen ilman sosiaaliohjelmia. Pienosakkaisiin ja institutionaalisiin sijoittajiin, jotka eivät ole "näkyviä" ulkomaailmalle, ei kohdistu tämentyyppisiä riskejä. ÖIAG:n olisi siten vastattava yksin sosiaaliohjelmien kustannuksista.

### 5.5 Rakenneuudistussuunnitelma

- (155) Itävallan viranomaiset kiistävät NIKIn ja Air France/KLM:n esittämät väitteet, joiden mukaan Lufthansa voi saada etua 500 miljoonan euron pääomankorotuksesta. Tämä ei niiden mukaan vastaa asiantilaa. Itävallan viranomaiset pitävät kestäättömänä näkemystä, jonka mukaan Lufthansa hyötyy tulevan tytäryhtiönsä pääomankorotuksesta liiketoimen suorittamisen jälkeen ja siitä tulee näin (väitetyt) rakenneuudistustuen saaja. Itävallan viranomaisten mukaan Air France/KLM:n tulkinta on siten tältä osin virheellinen.
- (156) Itävallan viranomaiset kiistävät tiettyjen kolmansien osapuolten väitteen siitä, että rakenneuudistukseen ei sisälly rakenteellisia toimenpiteitä ja että rakenteelliset mukautukset kuormittavat siten kilpailevia yrityksiä. Kapasiteetin vähentämisen muodossa toteutettavat mukautukset, joilla pyritään ottamaan huomioon nähtävissä olevat kysynnän suuntaukset, ovat keskeinen osa rakenneuudistussuunnitelmaa. Austrian Airlines on supistanut lentokoneidensa määrää kesällä 2008 jo 105:stä 98:aan ja vähentänyt kapasiteettiaan pitkien reittien osalta [...]. On perustetonta olettaa, että Austrian Airlines noudattaa lyhyiden ja keskipitkien reittien osalta laajentumisstrategiaa.
- (157) Itävallan viranomaiset torjuvat myös NIKIn väitteen, jonka mukaan Austrian Airlines on jo aiemmin saanut valtiontukea useilla eri tavoilla. Väitetyt tuet eivät ole komission päätöksessä tutkintamenettelyn aloittamisesta tarkoitettuna menettelyn kohteena. Niitä koskevia väitteitä ei siten voida ottaa tutkittaviksi, ja ne ovat myös merkityksettömiä. Itävallan viranomaiset torjuvat joka tapauksessa painokkaasti tältä osin väitteen, jonka mukaan Austrian Airlines on jo aiemmin saanut valtiontukea. Mainitut toimenpiteet eivät täytä EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohtaan sisältyvää valtiontuen määritelmää. Osa näistä toimenpiteistä on toteutettu ennen Itävallan liittymistä ETAan ja EU:hun. Toiset taas eivät ole valtion toteuttamia toimenpiteitä, koska esimerkiksi Wienin lentokenttä on pääosin yksityisomistuksessa.
- (158) Vuonna 2006 tehdyn pääoman korotuksen osalta Itävallan viranomaiset huomauttavat, että siihen osallistui yksityisiä sijoittajia samoin ehdoin kuin ÖIAG. Pääoman korotus ylimerkittiin, ja osakeanti yksityisille sijoittajille olisi voinut olla vieläkin suurempi. ÖIAG:n osakkuuden vesittymisen välttämiseksi sen osuus pääoman korotuksesta oli täsmälleen yhtä suuri kuin sen osuus Austrian Airlinesista. Tämä ei ole Itävallan viranomaisten mukaan valtiontukea. Mitä tulee väitteeseen, jonka mukaan Austrian Airlines otti käyttöön lyhennetyn työajan ja että

valtio maksoi tavanomaisen ja lyhennetyn työajan välisen erotuksen, tätä toimenpidettä sovelletaan yleisesti. Samoin kaikenlaista suojaa, joka Itävallan työläinsäädännössä taataan lyhennettyä työaikaa tekeville työntekijöille, sovelletaan yleisesti.

- (159) Itävallan viranomaiset torjuvat NIKIn väitteet siitä, että liikenneoikeuksien myöntäminen Austrian Airlinesille on valtiontukea. Liikenneoikeudet perustuvat alun perin kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin. Sopimuspuolina olevat valtiot antavat lentoliikenteen harjoittajille oikeuden käyttää vastaavia liikenneoikeuksia kahdenvälisten lentoliikennesopimusten puitteissa. Tämä oikeus ei siten liity sopimuspuolena olevalle valtiolle aiheutuviin kustannuksiin. Sitä paitsi liikenneoikeuksien käyttämiselle ei ole olemassa markkinoita. Liikenneoikeuksia ei voida myydä tai huutokaupata.

### 5.6 Vastaukset muihin kolmansien osapuolten huomautuksissa mainittuihin seikkoihin

- (160) Kolmansien osapuolten huomautuksissa pidettiin ongelmallisena myös sitä, että Austrian Airlines omistaa SCA Schedule Coordination Austria GmbH:n (jäljempänä 'SCA GmbH') osakkeita. Itävallan viranomaiset toteavat, että SCA GmbH toimii lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta 21 päivänä huhtikuuta 2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 793/2004<sup>(28)</sup> tarkoitettuna aikataulunneuvojana tai koordinaattorina Wienin lentokentällä. Asetuksen (EY) N:o 793/2004 säännökset määräävät SCA GmbH:n toimintaa siinä määrin, ettei yksittäisellä osakkaalla voi ylipäättään olla vaikutusvaltaa lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen.
- (161) Robin Hood Aviation on esittänyt, että pelastustuella rahoitettiin kilpailun tukahduttamista reitillä Graz–Stuttgart. Itävallan viranomaiset kiistävät tämän.
- (162) Itävallan viranomaiset kiistävät myös Ryanairin väitteen, jonka mukaan kilpailussa halpalentoyhtiöiden kanssa Austrian Airlines ei pysty jatkossa tarjoamaan lentoja siten, että niiden kustannukset katetaan. Tämä väite on niiden mukaan perusteeton. Lisäksi Itävallan viranomaiset katsovat, että komissio tutkii näitä epäilyjä keskittymien valvontamenettelyssä.
- (163) Itävallan viranomaiset toimittivat 22 päivänä toukokuuta 2009 päivätyllä kirjeellään komissiolle lisätietoja useista seikoista.

<sup>(28)</sup> EUVL L 138, 30.4.2004, s. 50.

- (164) ÖIAG:n asemasta Austrian Airlinesin enemmistöosakkaana Itävallan viranomaiset huomauttavat, että ÖIAG omistaa suoraan 41,56 prosenttia Austrian Airlinesin osakkeista ja että se on muodostanut muiden instituutio-naalisten sijoittajien kanssa yhteenliittymän, joka omistaa lisäksi 7,05 prosenttia Austrian Airlinesin osakkeista. Yhteenliittymäsopimuksessa määrätään yhtenäisestä äänestyskäytännöstä Austrian Airlinesin yhtiökokouksissa. Austrian Airlines omistaa 3,45 prosenttia (jotka ovat äänioikeuttomia osakkeita) Austrian Airlinesin osakkeista, loput 47,94 prosenttia ovat muiden osakkeenomistajien omistuksessa.
- (165) ÖIAG ja yhteenliittymän jäsenet omistavat yhdessä 48,61 prosenttia Austrian Airlinesin osakkeista, ja niiden hallussa on 50,34 prosenttia äänioikeuksista, koska Austrian Airlinesin omistamat osakkeet ovat äänioikeuttomia.
- (166) Viranomaiset selventävät lisäksi, ettei hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajilla ole velvollisuutta osallistua negatiiviseen kauppahintaan tapahtuvaan myyntiin, koska osakkaiden ei maksukyvyttömyyttä koskevan Itävallan lainsäädännön mukaan tarvitse maksaa maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia. Näiden osakkaiden kärsimät tappiot rajoittuvat sijoitetun pääoman menettämiseen tai niille osakkeista maksettuun kauppahintaan. Hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajille ei siten aiheutuisi kustannuksia, jos Austrian Airlines on maksukyvytön tai asetetaan selvitystilaan, eikä niillä ole velvoitetta tarkastella vaihtoehtoisia skenaarioita.
- (167) Lisäksi hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajien ei tarvitse hyväksyä negatiivista kauppahintaa. Yritysostoja koskevassa Itävallan lainsäädännössä päinvastoin säädetään sellaisten liiketoimien osalta, joihin liittyy yritystä koskevan määräysvallan siirtäminen, että kauppahinnan on vastattava kaupankäyntivolyymin painotettua pörs-sikurssia viimeisten kuuden kuukauden ajalta, minkä ei tarvitse välttämättä olla suhteessa osakkeiden taloudelliseen arvoon. Osakekurssin taustalla voi olla, kuten Austrian Airlinesin tapauksessa, yritysostoon liittyviä markkinaodotuksia, joten se kuvastaa harvoin yrityksen perusarvoa.
- (168) Hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajien ei myöskään tarvitse osallistua selvitystilaan asettamisesta ja maksukyvyttömyydestä aiheutuviin kustannuksiin eikä negatiiviseen kauppahintaan. Tämä "salamatkustaja-ilmiö" on seurausta suojasta, jota hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajat nauttivat Itävallan yhtiölainsäädännön ja maksukyvyttömyyttä koskevan lainsäädännön sekä yritysostoja koskevan EU:n lainsäädännön nojalla.
- (169) Itävallan viranomaiset toteavat, että negatiivisen kauppahinnan maksaminen ÖIAG:lle on suoraa seurausta Austrian Airlinesin oman pääoman negatiivisesta arvosta ja erityisesti tarjoajan oikeudellisesta veloitteesta ostaa hajaomistuksessa olevat osakkeet, jotta tarjoaja saa haltuunsa 100 prosenttia omistuksesta, sellaisella hinnalla, joka ei kuvasta lentoliikenteen harjoittajan taloudellista arvoa.
- (170) Itävallan viranomaisten mukaan ÖIAG on menetellyt rationaalisen yksityisen markkinataloussijoittajan tapaan hyväksymällä koko negatiivisen kauppahinnan, joka käsittää 100 prosenttia Austrian Airlinesin negatiivisesta omasta pääomasta ja lakisääteisen positiivisen tarjoushinnan hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajien osalta, yksityistääkseen Austrian Airlinesin kokonaisuudessaan.
- (171) Itävallan viranomaiset huomauttavat lisäksi, etteivät hajaomistuksessa olevien osakkeiden omistajat ole saaneet yksityistämisen aikana valtiontukea, koska ostotarjous ei ensinnäkään sisällä julkisia varoja vaan tarjouskilpailun voittanut Lufthansa maksaa kauppahinnan. Toiseksi valtio ei ole määrännyt hajaomistuksessa olevista osakkeista maksettavaa hintaa, vaan se määräytyy niiden yritysostojen koskevan Itävallan lainsäädännön sitovien säännösten perusteella, jotka koskevat kauppahinnan laskemista siinä tapauksessa, että osto johtaa yrityksen määräysvallan siirtymiseen.
- (172) Itävallan viranomaiset selventävät, että Itävallan lainsäädännön nojalla osakkeenomistaja ei ole velvollinen vastaamaan sosiaalikulunnuksista maksukyvyttömyyden yhteydessä. Ne viittaavat siihen, että itävaltalainen maksukyvyttömyys- ja palkkarahasto (Insolvenz-Entgelt-Fonds), joka perustettiin maksukyvyttömyyttä ja palkkatakuuta koskevan lain nojalla, kattaa seuraavat kustannukset:
- lakisääteiset irtisanomiskorvaukset 6 030 euroon saakka kuukaudessa;
  - palkat 8 040 euroon saakka kuukaudessa;
  - eläkeoikeudet, enintään 24 kuukausimaksua kertyneiden eläkeoikeuksien perusteella ja enintään 6 000 euroa kuukaudessa;
  - lomakorvaukset ja
  - erorahat.
- (173) Rahastosta ei makseta nämä kynnyksarvot ylittäviä irtisanomiskorvauksia ja kuukausipalkkoja. Rahaston piiriin eivät kuulu myöskään työehtosopimuksiin tai sosiaalisiin suunnitelmiin perustuvat oikeudet.
- (174) [...] Tähän liittyen Itävallan viranomaiset mainitsevat lisäksi Ernst & Youngin 12 päivänä maaliskuuta 2009 sosiaalikulunnuksista laatiman arvion. Tähän uuteen arvioon sisältyvät 1) Austrian Airlines -konsernin ja 2) Austrian Airlines AG:n ja Tyrolean Airwaysin sosiaalikulunnukset.[...]

(175) Itävallan viranomaiset esittivät myös lisätietoja siitä, ottaisiko samanlaisessa tilanteessa kuin ÖIAG oleva holding-yhtiö huomioon kurssitappiot, jotka syntyvät maksukyvyn heikentymisen ja vastaavien menetysten seurauksena.

## 6. VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

### 6.1 Valtiontuen arvioinnin oikeusperusta

(176) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan nojalla ”jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.

(177) Valtiontuen käsitteen piiriin kuuluu mikä tahansa suoraan tai välillisesti myönnetty etu, joka on rahoitettu valtion varoin tai itse valtion tai siirretyn toimivallan nojalla välittäjänä toimivan elimen toimesta.

(178) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa asetetut kriteerit ovat kumulatiivisia. Sen toteamiseksi, ovatko ilmoitetut toimenpiteet EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, on tutkittava, täyttyvätkö kaikki seuraavat edellytykset: Taloudellinen tuki

— on jäsenvaltion myöntämää taikka valtion varoista myönnettyä,

— suosii jotakin yritystä tai tuotannonalaa,

— vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja

— vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(179) Komissio on analysoinut tarkasti ja perusteellisesti menettelyn aloittamisen yhteydessä esitetyt huomautukset ja Itävallan vastaukset niihin. Komissio myös antoi asiantuntijalle (Moore Stephens) tehtäväksi tarkastaa yritysosaston perustana olevat rahoitustiedot ja oletukset.

(180) Moore Stephens suoritti tarkastuksen Wienissä 23 päivänä maaliskuuta 2009 ja 16 päivänä huhtikuuta 2009 välisenä aikana. Tarkastuksen yhteydessä asiantuntija sai tukea Itävallan viranomaisilta, ja hänellä oli mahdollisuus tutustua kaikkiin tarvittaviin asiakirjoihin ja myös päästä tietopankin tietoihin.

(181) Käsiteltävänä olevassa tapauksessa Itävallan viranomaiset ovat väittäneet, ettei ilmoitettu toimenpide ole valtiontukea, ensinnäkin koska avoimen, läpinäkyvän ja syrjimättömän myyntimenettelyn tuloksena saatu hinta on markkinahinta. Vaihtoehtoisesti ne ovat esittäneet, ettei ilmoitettu toimenpide ole valtiontukea, koska ÖIAG on menettänyt samoin kuin markkinataloussijoittaja olisi menettänyt vastaavassa tilanteessa, sikäli kuin kaikista vaihtoehtoisista skenaarioista, joita ÖIAG:lle oli tarjolla, olisi aiheutunut suurempia kustannuksia ja ÖIAG oli valinnut edullisimman vaihtoehdon.

(182) Varmistautuakseen siitä, ettei myyntiin sisälly valtiontukea, komission on tutkittava, myytiinkö Austrian Airlines markkinahintaan. Komissio on kehittänyt tätä varten valtion omistuksessa olevien yritysten yksityistämistä koskevia tiettyjä periaatteita, jotka ovat muotoutuneet vuosien saatossa yksittäistapausten tutkimiseen perustuvasta päätöskäytännöstä<sup>(29)</sup>. Valtiontuki voidaan tilanteen mukaan myöntää joko ostajalle tai yksityistettävälle yritykselle.

#### 6.1.1 Austrian Airlinesin myyntihinnan arviointi

(183) Käsiteltävänä olevassa asiassa komissio toteaa, että Itävalta on antanut ÖIAG:lle yksityistämistoimeksiannon, jonka mukaan ÖIAG:n oli toteutettava avoin ja syrjimättömän myyntimenettely mutta jossa asetettiin myös useita ehtoja. Tästä syystä oletusta, jonka mukaan liiketoimeen sisältyi valtiontukea, ei voida suoralta kädeltä sulkea pois.

(184) Tältä osin komissio toteaa, että asettamalla myyjän ominaisuudessa ostajalle tiettyjä ehtoja valtio mahdollisesti alentaa myyntihintaa, minkä seurauksena siltä jää saamatta lisätuloja. Lisäksi ehdot voivat saada mahdollisesti kiinnostuneet sijoittajat alun perinkin luopumaan tarjouksen jättämisestä, jolloin myyntimenettelyn kilpailuympäristö häiriintyy eikä suurinkaan jätetty tarjous välttämättä edusta yrityksen todellista markkina-arvoa.

<sup>(29)</sup> Ks. XXIII Kilpailupolitiikkaa koskeva kertomus 1993 (ISBN 92-826-8372-9), 402 ja 403 kohta.

- (185) Asettamalla ja hyväksymällä sellaiset ehdot, ettei se saa parasta hintaa omistuksessaan olevista osakkeista tai omaisuudesta, valtio ei toimi kuten markkinataloustoimija, joka yrittäisi saada niistä korkeimman mahdollisen hinnan. Valtio päättää sen sijaan myydä yrityksen markkina-arvon alittavaan hintaan. Komissio katsoo, ettei markkinataloustoimijan taloudellisten etujen mukaista olisi asettaa vastaavia ehtoja, vaan se myisi yrityksen suurimman tarjouksen tehneelle taholle, joka voisi sitten päättää vapaasti hankkimansa yrityksen tai omaisuuden tulevaisuudesta.
- (186) Tällaisessa tapauksessa on tutkittava, saiko yritys liiketoimesta taloudellista etua. Vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivojen 43 kohdan kolmannessa alakohdassa todetaan tästä, että yritystä ”arvioimaan on asetettava riippumaton asiantuntija, joka määrittää yrityksen kirjanpitoarvon (going concern value) tavanomaisissa olosuhteissa – –”.
- (187) Niin sanotussa Stardust Marine -tapauksessa antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuimien totesi, ”että sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet, ja on siis syytä jättää tekemättä arviointeja, jotka perustuvat myöhemmin vallinneeseen tilanteeseen”<sup>(30)</sup>. Käsiteltävänä olevassa asiassa ratkaiseva ajankohta on päivä (5 päivä joulukuuta 2008), jona ÖIAG teki sopimuksen, jonka mukaan se myy 41,56 prosentin osuutensa Austrian Airlinesista Lufthansalle.
- Austrian Airlinesin toimivan yrityksen arvo (Going concern value)
- (188) Kuten edellä on jo todettu, Itävalta on esittänyt Austrian Airlinesin oman pääoman arvoa 5 päivänä joulukuuta 2008 koskevan arvioinnin, jonka Deloitte teki sen oletuksen pohjalta, että yrityksen toiminta jatkuu itsenäisenä yksikkönä, ja käyttämällä diskontatun kassavirran (discounted cash flow, jäljempänä ”DCF”) menetelmää. Tämän arvioinnin ja toimintasuunnitelman tietojen perusteella komissio pystyi riippumattoman asiantuntijan avulla tutkimaan, vastaako Lufthansan maksama hinta markkinahintaa.
- (189) Deloitte on tehnyt DCF-arviointinsa itävaltalaisien ammattimaisten arviointinormien mukaisesti ja käyttänyt siinä Austrian Airlinesin johdon toimintasuunnitelmaa, jota mukautettiin muuttuneen taloudellisen ilmaston ja johdon hyväksymien kustannussäästöjen huomioon ottamiseksi. Joulukuun 5 päivänä 2008 käytössä ollut toimintasuunnitelma perustui itsenäisyyden säilyttämiseen (”Stand-alone-Basis”), eikä siinä otettu huomioon mahdollisia yhteisvaikutuksia, joita voitaisiin saavuttaa strategisen kumppanin kanssa. Toimintasuunnitelma käsittää toiminnan optimointia koskevia toimenpiteitä (kuten [...]), joiden kokonaisarvo on [...] euroa. Lisäksi perusoletuksena on, että [...].
- (190) Määrittääkseen näiden toimenpiteiden vaikutukset Austrian Airlinesin kassavirtaan Deloitte on käyttänyt arvioinnissaan nettonykyarvon (net present value, jäljempänä ”NPV”) yhteydessä seuraavia kolmea vaihetta:
- vaihe I (12/2008–12/2012), joka perustuu johdon toimintasuunnitelmaan Deloitteen tekemän mukautuksen jälkeen,
  - vaihe II (2013–2021), joka käsittää [...], jotta tämä voidaan ottaa huomioon, ja jossa oletuksena on vuotuinen [...] prosentin kasvu, ja
  - vaihe III (vuodesta 2022 alkaen) loppuarvona, jossa oletuksena on, että yritys on saavuttanut pitkällä aikavälillä jatkuvan vuotuisen [...] prosentin kasvun.
- (191) Komissio toteaa, että perusskenaarion taustalla olevat oletukset ovat tässä nimenomaisessa tapauksessa oikeutettuja, erityisesti [...] osalta. Lisäksi Austrian Airlinesin laivueen keski-ikä on noin [...] vuotta, mikä on kilpailijoihin verrattuna [...]. Austrian Airlinesin lentokoneiden tyyppin ja iän epäyhätenäisyys johtuu osaksi siitä, että se on hankkinut omistukseensa kaksi kilpailijaa (Laudan ja Tyroleanin), lisäksi sen laivue on hyvin monimuotoinen samankokoisiin kilpailijoihin verrattuna. Komissio toteaa, että näistä kahdesta tekijästä [...] pitäisi ottaa huomioon perusskenaariossa, vaikka yritys onkin taloudellisissa vaikeuksissa, ja ottaen huomioon säästöjen merkityksen kannattavuuden palauttamisessa tällä toimialalla.
- (192) Seuraavassa taulukossa esitetään pääpiirteittäin oman pääoman arvon laskennan tulokset. Laskenta perustuu Itävallan esittämään liiketoimintatapaukseen, jossa oletuksena on muun muassa vaiheissa I ja II [...] prosentin sekä vaiheissa III [...] prosentin painotettu keskimääräinen pääomakustannus (weighted average cost of capital, jäljempänä ”WACC”)<sup>(31)</sup>.

<sup>(30)</sup> Asia C-482/99, *Ranska v. komissio*, tuomio 16.5.2002 (Kok., s. I-4397,71 kohta, ns. Stardust Marine -tapaus).

<sup>(31)</sup> Loppuarvon (terminal value, jäljempänä ”TV”) laskennassa tarvittava diskonttaustekijä saadaan laskemalla sovelletun WACC:n ja arvioidun vakaan pitkän aikavälin kasvun erotus (käsiteltävänä olevassa asiassa [...]).



- (194) Komissio panee merkille, että WACC:ssä, jota käytetään diskonttokorkona vapaan kassavirran NPV:n laskemiseksi, Austrian Airlinesin velkojen osalta oletuksena oli [...] peruspisteen riskipreemio. Tämä perustuu riskipreemioon, jota pankit käyttivät vuoden 2009 alussa myönnettyissä pelastuslainoissa. Komissio huomauttaa, että joulukuussa 2009 Lufthansan luottoriskinvaihtosopimusta <sup>(33)</sup> varten edellytettiin [...] peruspisteen riskipreemiota. [...] peruspisteen riskipreemio vaikuttaa siksi melko pieneltä eikä täysin kuvaa Austrian Airlinesin riskitilannetta.
- (195) Komission asiantuntija on tästä syystä toistanut Deloitteen laskennan käyttämällä [...] prosenttia ja [...] prosenttia WACC:tä. Komissio huomauttaa, että käytetty WACC – jotta se kuvastaa riskipreemiota, jota Austrian Airlinesin osakkaat ja velkojat voisivat vaatia – nostaa huomattavasti Austrian Airlinesin negatiivisen oman pääoman arvoa (ks. alla oleva taulukko).

Taulukko 8

**WACC:n ja Austrian Airlinesin oman pääoman arvon herkkyysoanalyysi**

(milj. EUR)

WACC	Oman pääoman arvo	Oman pääoman arvon ero
[...] % vaiheissa I ja II ja [...] % vaiheissa III	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]

- (196) Komission asiantuntija arvioi lisäksi yhdistelmää, joka käsitti pessimistisimmän ja optimistisimmän arvion tapahtumista ja niiden vaikutuksista Austrian Airlinesin oman pääoman arvoon. Asiantuntija käytti arviointinsa perustana Austrian Airlinesin toimintasuunnitelmaa ja Deloitteen arviointimallia ja määrittäi "Best case"- ja "Worst case"-skenaariot käyttämällä velan riskipreemiota, jota markkinoilla hänen arvionsa mukaan käytettäisiin. Tiivistelmä näiden analyysien tuloksista esitetään alla olevassa taulukossa.

Taulukko 9

**Austrian Airlinesin oman pääoman arvon herkkyysoanalyysi**

(milj. EUR)

	Kokonaispääoman markkina-arvo (1)	Nettovelka (2)	Oman pääoman arvo (1) – (2)	Oman pääoman arvon ero	Oman pääoman arvon ero prosentteina
"Best-case" ("optimistinen") skenaario	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Perusskenaario (Deloitte)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
"Worst-case" -skenaario	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (197) "Best case" -skenaariossa (optimistisimmassa skenaariossa) komission asiantuntijan oletuksena on, että rakenneuudistus suunnitelman tulokset ovat parempia kuin johto otaksuu ja että henkilöstökustannusten osuus pystytään pitämään vakaana siten, että se on [...] prosenttia tuloista vuosina 2009–2012. WACC on [...] prosenttia. Näiden oletusten perusteella oman pääoman arvoksi saadaan [...] miljoonaa euroa, mikä on [...] miljoonaa euroa tai [...] prosenttia suurempi kuin Deloitteen laskemassa perusskenaariossa.

<sup>(33)</sup> Luottoriskinvaihtosopimus (credit default swap) on luottojohtannainen, jossa suojan ostajan on suoritettava suojan myyjälle toistuvia maksuja ja suojan ostaja saa vastineeksi korvauksen, jos lainaa tai luottoa ei pystytä maksamaan takaisin.

- (198) "Worst case" -skenaariossa komission asiantuntija olettaa liikevaihdon kasvun jäävän pienemmäksi, mikä on yhdenmukainen Austrian Airlinesin kohdemarkkinoita koskevien BKT-arvioiden kanssa (kasvua vuonna 2011 [...] prosenttia [...] prosentin sijaan ja vuonna 2012 [...] prosenttia [...] prosentin sijaan). Asiantuntija myös olettaa, että yrityksen johto pystyy ainoastaan pitämään materiaali- ja henkilöstökustannukset vakaina vuosina 2011–2012 muttei pysty ottamaan käyttöön kustannuksia alentavia toimenpiteitä. Tämän perusteella oman pääoman arvoksi saadaan [...] miljoonaa euroa, mikä on [...] miljoonaa euroa tai [...] prosenttia pienempi kuin perusskenaariossa.
- (199) Tämän perusteella komissio voi päätellä, että Austrian Airlinesin oman pääoman arvo, kun yrityksen toiminnan oletetaan jatkuvan ("toimivan yrityksen arvo"), oli myyntiajankohtana [...] miljoonasta eurosta [...] miljoonaan euroon, siis keskimäärin [...] miljoonaa euroa.
- Se osuus oman pääoman arvosta, joka ostajan pitäisi maksaa
- (200) Komissio toteaa, että tämä oman pääoman arvo vastaa 100:aa prosenttia Austrian Airlinesin osakkeista. ÖIAG omistaa vain 41,56 prosenttia näistä osakkeista. Yritysostoista annetun Itävallan lain 22 pykälän 2 momentin nojalla määräysvallan antavaksi suoraksi osuudeksi katsotaan kuitenkin sellainen suora omistusosuus yhtiöstä, joka antaa omistajalleen yli 30 prosenttia pysyvästi äänivaltaisiin osakkeisiin perustuvasta äänioikeudesta. Käsiteltävänä olevassa asiassa ÖIAG:tä voidaan siten pitää määräysvaltaa käyttävänä osakkaana. Ketään muuta osakasta ei voida katsoa määräysvaltaa käyttäväksi osakkaaksi tai edes vähemmistöosakkaaksi, jolla on määrävähemmistö (25 prosenttia plus 1 osake).
- (201) Komissio huomauttaa, että määräysvallan siirtymiseen liittyy yleensä määräysvaltapreemio, joka kuvastaa mahdollisuudesta käyttää määräysvaltaa johtuvaa arvonlisäystä, jos alkuperäinen arvoindikaattori ei ilmennä tätä mahdollisuutta. Käsiteltävänä olevassa asiassa osoituksena tästä on se, että saadessaan määräysvaltaan oikeuttavan osuuden Austrian Airlinesista Lufthansa kantaa täyden vastuun yrityksen rakenneuudistuksesta eikä määräysvallan käyttäminen ole tässä tapauksessa ostajalle etu vaan pikemminkin taakka. Komissio on myös Itävallan viranomaisten kanssa samaa mieltä siitä, että 58,44 prosentin osuus muodostaa negatiivisen määräysvaltapreemion, josta ÖIAG:n määräysvaltaa käyttävänä osakkaana on vastattava, kun se myy osakkeensa. Tämä selittää sen, miksi Lufthansan maksama hinta on pienempi kuin 41,56 prosenttia toimivan yrityksen arvosta.
- (202) Lisäksi on oletettava, että ÖIAG:n osakkeiden hintaa alentaa se, että ne myydään yhtenä eränä. Tämä hinnanalennus voi ilmentää niitä kielteisiä vaikutuksia osakekurssiin, jotka johtuvat siitä, että myyntiin tarjotaan samanaikaisesti suuri erä osakkeita, markkinoille tulvii myyntimääräyksiä eikä riittämätön kysyntä riitä tasaamaan tarjontaa. Käsiteltävänä olevassa asiassa ÖIAG:n osuus Austrian Airlinesista vastaa 36 626 875:tä osaketta yhteensä 88 134 724 osakkeesta. On myös otettava huomioon, että vain 47,94 prosenttia Austrian Airlinesin osakepääomasta on kaupankäynnin kohteena pörssissä. Siten on loogista, että ÖIAG hyväksyisi alhaisemman hinnan voidakseen myydä osakkeensa yhtenä eränä.
- (203) Tämän perusteella komissio voi päätellä, että ÖIAG:n 41,56 prosentin omistusosuuden hinta vastaa 100:aa prosenttia oman pääoman arvosta.
- (204) Lisäksi komissio toteaa, sanotun kuitenkin rajoittamatta edellä esitettyjä perusteluja ja tehtyjä päätelmiä, että 41,56 prosentin osuuden arvo, jossa ei oteta huomioon määräysvaltapreemiota eikä osakkeiden myynnistä yhtenä eränä aiheutuvaa niiden hinnan alenemista, sijoittuu [...] euron ja [...] euron välille ja on siten keskimäärin [...] euroa.
- Lufthansan ÖIAG:n omistuksessa olevista Austrian Airlinesin osakkeista maksama hinta
- (205) Kuten edellä on jo todettu, Lufthansan maksama hinta koostuu kolmesta osasta: a) 366 268,75 eurosta (0,01 euroa osakkeelta), b) tilanteen paranemiseen liittyvästä takuusta, ja c) ÖIAG:n 500 miljoonan euron rahoitusosuudesta.
- (206) Komission asiantuntija on tutkinut tilanteen paranemiseen liittyvän takuun perusteella mahdollisesti suoritettavaa maksua. Hän totesi, että tilanteen paranemiseen liittyvä takuu erääntyy vuonna 2011 päättyvää tilikautta koskevien Austrian Airlinesin tilinpäätösasiakirjojen allekirjoittamisen jälkeen. Takuun ehtojen mukaan suurin mahdollinen lisämaksu ei voi ylittää osakekohtaista hintaa, joka vähemmistöosakkeille maksetaan yritysostoista annetun Itävallan lain nojalla, sikäli kuin Lufthansa ei korota vähemmistöosakkeille tekemänsä tarjousta. Enimmäissumma, jonka ÖIAG voi saada, on siten 164,1 miljoonaa euroa.
- (207) Tilanteen paranemiseen liittyvä takuu koostuu kahdesta osasta: [...] <sup>(34)</sup>
- (208) [...]
- (209) Komission asiantuntija on tarkastanut ÖIAG:n neuvonantajana toimivan Merrill Lynchin laatiman raportin, jossa analysoitiin tilanteen paranemiseen liittyvän takuun perusteella mahdollisesti suoritettavaa maksua. Moore Stephensin johtopäätös oli, että lähestymistapa, jota Merrill Lynch on käyttänyt tilanteen paranemiseen liittyvän takuun perusteella suoritettavan maksun arvioimiseen, pohjautuu kohtuullisiin oletuksiin ja että arvioinnissa on käytetty hyväksytyjä ja vakiintuneita pääomamarkkinoiden arvioinnin menetelmiä.
- (210) Komission asiantuntija teki tästä huolimatta herkkyysanalyysin määrittääkseen suoritettavan maksun eri [...] perusteella. Analyysin tulokset esitetään alla olevassa taulukossa.

<sup>(34)</sup> Ks. alaviite 23.



Taulukko 10

## Herkkyyshanalyysi [...]

Herkkyyks [...] %	Kumulatiivinen [...]	Kumulatiivinen korjattu konsolidoitu [...]	Maksu
0,0 %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]

- (211) Komissio huomauttaa [...] osalta, joka määräytyy [...] perusteella, että eurooppalaisen matkustajalentoliikenteen ja lentorahdin markkinatilanteen heikentymisen vuoksi on olemassa riski, että [...].
- (212) Edellä esitetyn perusteella vaikuttaa siltä, että [...]. Tästä komissio voi päätellä, että Lufthansan maksama hinta sijoittuu [...] miljoonan euron ja [...] miljoonan euron välille lopullisen hinnan määräytyessä tilanteen paranemiseen liittyvän takuun perusteella suoritettavan maksun mukaan (ks. taulukko 11).

Taulukko 11

## Yhteenvedo Lufthansan maksamasta hinnasta

(milj. EUR)

Lufthansan ÖIAG:n omistusuudesta maksama hinta	Enimmäishinta	Vähimmäishinta
(1) ÖIAG:n osakkeiden hinta	[...]	[...]
(2) tilanteen paranemiseen liittyvä takuu ([...])	[...]	[...]
(3) ÖIAG:n rahoitusosuus	[...]	[...]
Yhteensä (1) + (2) + (3)	[...]	[...]

## Vähemmistöosakkaille maksettu hinta

- (213) Siitä, että Lufthansa maksaa hajaomistuksessa olevista osakkeista eri hinnan kuin ÖIAG:n omistuksessa olevista osakkeista, komissio toteaa, että Itävallassa pörssinoteerattujen yritysten ostoihin sovelletaan yritysostoista annettua lakia, jota yritysostoja käsittelevä komissio (Übernahmekommission) soveltaa. Yritysostoja käsittelevä komissio varmistaa, että vähemmistöosakkaita suojellaan ja että yritysostomenettely toteutetaan ostettavan yrityksen ja arvopaperimarkkinoiden etujen mukaisesti.
- (214) Yritysostoista annetussa laissa ostaja, joka hankkii omistukseensa yli 30 prosenttia kohdeyrityksen osakkeista, veloitetaan julkaisemaan 20 päivän kuluessa edellä mainitun rajan ylittymisestä pakollinen tarjous kaikista kohdeyrityksen arvopapereista (yritysostoista annetun lain 22 pykälä).
- (215) Yritysostoista annetun lain 26 pykälän nojalla määräysvallan saamiseen johtavan pakollisen tarjouksen tai vapaaehtoisen tarjouksen hinta ei saa alittaa tarjoajan vii-

meisten kahdentoista kuukauden aikana ennen tarjouksen julkaisemista asianomaisesta kohdeyrityksen arvopaperista tarjoamaa tai sopimaa suurinta rahavastiketta. Tämän hinnan on lisäksi vastattava vähintään asianomaisen arvopaperin keskimääräistä kaupankäyntivolyyymillä painotettua osakekursia viimeisten kuuden kuukauden ajalta ennen tarjouksen julkaisemispäivää. Lufthansa, joka hankkii omistukseensa määräysvaltaan oikeuttavan ÖIAG:n omistusuuden, on siten velvollinen tekemään kaikille osakkaille tarjouksen keskimääräisen painotetun osakekurssin hintaan. Komissio huomauttaa, ettei tarjoajalla ole harkintavaltaa tämän hinnan suuruuden suhteen.

- (216) Lisäksi ÖIAG:n omistusuutta koskevan julkisen tarjouskilpailumenettelyn seurauksena liiketoimea on käsitelty tiedotusvälineissä, minkä vuoksi osakekurssiin ovat vaikuttaneet markkinoiden aktiivisuus ja spekulatiot. Hinnanero voi selittyä myös sillä, että vähemmistöosakkeiden hintaa alentaa se, etteivät ne oikeuta määräysvaltaan. Määräysvaltapreemiosta poiketen vähemmistöosakkeiden arvo ei ilmennä arvoa, joka liittyy määräysvaltaan oikeuttavaan omistusuuteen.

- (217) ÖIAG:lle maksettu kokonaishinta on negatiivinen ja, kuten edellä todettiin, määräytyy neuvottelumenettelyn perusteella. Hajaomistuksessa olevista osakkeista maksettava hinta taas määritetään lainsäädännössä, on etukäteen kaikkien osapuolten tiedossa ja olisi käsiteltävänä olevassa asiassa noin 220 miljoonaa euroa.
- (218) Tästä komissio voi päätellä, että vähemmistöosakkeiden hinta perustuu yksinomaan oikeudellisiin velvoitteisiin, jotka Lufthansan on täytettävä, ja ettei käsiteltävänä olevassa asiassa voida tästä syystä tehdä päätelmiä vähemmistöosakkaille maksetusta hinnasta suhteessa ÖIAG:lle maksettuun hintaan.
- P ä ä t e l m ä**
- (219) Edellä esitetyistä toteamuksista käy ilmi, että Lufthansan ÖIAG:n omistusosuudesta maksama hinta sijoittuu [...] euron ja [...] euron välille. Tätä summaa on verrattava Austrian Airlinesin toimivan yrityksen arvoon, joka on [...] eurosta [...] euroon ja siten keskimäärin [...] euroa. Maksettu hinta ei siten ole toimivan yrityksen arvoa alhaisempi. Komissio huomauttaa, että vaikka maksettu hinta vastaa vain 41,56:ta prosenttia yrityksen arvosta, hinta on hyvin lähellä asiantuntijoiden määrittämää vaihteluväliä. Komissio päätelee näin ollen, että Lufthansan maksama hinta sijoittui ÖIAG:n Austrian Airlinesista myymän omistusosuuden markkinahinnan vaihteluväliin. Ehdolla ei siten ollut vaikutusta myyntihintaan.
- (220) Tätä päätelmää tukee edellä mainittujen ehtojen kvalitatiivinen arviointi. Kuten edellä on todettu, Itävallan viranomaiset ovat esittäneet, etteivät ÖIAG:n yksityistämismeksiannossa asetetut ehdot olleet sellaisia, että ne olisivat vaikuttaneet kielteisesti tai ylipäättään vaikuttaneet hintaan, jonka ostajat olivat valmiita maksamaan.
- (221) "Varmojen työpaikkojen turvaamista parhaalla mahdollisella tavalla" koskevan tavoitteen osalta komissio katsoo, että vaatimus koskee ainoastaan tavoitetta, joka pyritään saavuttamaan parhaan kyvyn mukaan. Komissio huomauttaa, että tämä ehto oli laadittu siten, ettei sillä asetettu mahdollisille ostajille sitovaa velvoitetta. Komissio päätelee näin ollen, että koska kyseinen ehto ei ollut sitova ja tämä oli tarjouskilpailuasiakirjojen muotoilun perusteella selvää kaikille mahdollisille ostajille, ehto ei alentanut kauppahintaa eikä ollut omiaan saamaan mahdollisia sijoittajia luopumaan tarjouksen tekemisestä. Ehdosta ei siis aiheutunut valtiolle varojen menetyksiä. Tätä päätelmää tukee myös se, että kaikki tarjoajien jättämät tarjoukset oli muotoiltu suppeasti ja huolellisesti, mikä antoi tarjoajille liikkumavaraa sen varmistamiseksi, että niiden kaupalliset ja voitontavoittelua koskevat tavoitteet oli mahdollista saavuttaa <sup>(35)</sup>.
- (222) Vastaavasti "elimen perustamisesta Itävallan etujen ajamiseen" komissio toteaa, että tällainen elin on pelkästään neuvoa-antava eikä sillä ole päätösvaltaa. Lisäksi ehto ei karkottanut yhtäkään [...] tarjoajasta, koska [...]. Komissio voi näin ollen päätellä, että koska tämä ehto ei ollut sitova, se ei alentanut kauppahintaa eikä ollut omiaan saamaan mahdollisia sijoittajia luopumaan tarjouksen tekemisestä. Ehtoon ei siten liity valtiontukea.
- (223) "Keskushallinnon säilyttämistä Itävallassa" koskevasta tavoitteesta komissio toteaa, että kaikki [...] tarjoajaa ovat ilmoittaneet aikovansa säilyttää keskushallinnon Itävallassa. Koska tämä ehto perustuu "pääomistusosuutta" koskevan vaatimuksen logiikkaan ja sillä pelkästään täsmennetään kyseistä vaatimusta, komissio tarkastelee näitä kahta vaatimusta yhdessä.
- (224) Pääomistusosuuden säilyttämisestä Itävallassa komissio toteaa, että tämä edellytys koski kaikkia tarjoajia ja että kaikki [...] tarjoajaa olivat tietoisia ja kiinnostuneita Austrian Airlinesin erityismarkkinoista tietyillä alueilla. Tiettyjen kahdenvälisen liikenneoikeuksien säilyttäminen oli myös kaikkien tarjoajien etujen mukaista; [...] Tähän liittyen komissio huomauttaa, että tarjoajien aikomuksena oli ostaa Austrian Airlines toimivana yrityksenä eikä pelkkänä varallisuutena. Lentoliikennealan erityisaseman ja muiden erityispiirteiden vuoksi lentoyhtiön arvo määräytyy hyvin pitkälti aineettomien hyödykkeiden, esimerkiksi lähtö- ja saapumisaikojen ja liikenneoikeuksien, perusteella. Tässä mielessä näiden oikeuksien säilyttäminen olisi myönteistä sekä myyjän että ostajan näkökulmasta, jotta näin voidaan mahdollisesti turvata yrityksen arvon säilyminen.
- (225) Komissio voi siten päätellä, että tämä ehto ja keskushallinnon säilyttämistä Itävallassa koskeva ehto eivät olleet sitovia velvoitteita vaan lähinnä kaupallisia ehtoja, joilla pyrittiin tosiasiaissa säilyttämään tiettyjen kolmansien maiden kanssa sovitut kahdenväliset liikenneoikeudet ja siten pikemminkin turvaamaan mahdolliselle ostajalle yrityksen tuotot ja Austrian Airlinesin arvo sen sijaan, että tätä tarkoitusta varten olisi määrätty esimerkiksi tuosten tai investointien tasosta. Komissio myös katsoo, että tällaiset ehdot voivat olla ongelmallisia yhteensopivuudelle yhteisön lainsäädännön kanssa, mutta niiden merkitys oli selvä ja tärkeä kaikille mahdollisille tarjoajille, koska liikenneoikeuksien säilyttäminen on ehdottoman välttämätöntä. Kansainvälisten lentoliikennemarkkinoiden tämänhetkinen kehitys ja kolmansien maiden kanssa tehdyt kahdenväliset sopimukset huomioon ottaen komissio katsoo, etteivät tällaiset ehdot ole alalla mitenkään epävallisia.

<sup>(35)</sup> Ks. tältä osin myös komission päätös 2008/767/EY.

- (226) Komissio esittää lisäksi, ettei yksikään mahdollisista ostajista kyseenalaistanut näitä ehtoja, vaan kaikki tarjoajat pyrkivät täyttämään ne, vaikkakin osin eri tavoin [...]. Tällä perusteella komissio voi päätellä, ettei vaatimus säilyttää keskushallinto Itävallassa sen enempää kuin vaatimus säilyttää pääomistusosuus Itävallassa ollut sellainen, että se olisi voinut alentaa kauppahintaa ja saisi mahdolliset sijoittajat luopumaan tarjouksen tekemisestä, joten valtio ei menettänyt niiden seurauksena varoja.
- (227) Tarjouskilpailumenettelyn yhteydessä tällaisten ehtojen katsottaisiin yleisesti voivan johtaa valtion varojen menettämiseen. Edellä esitetty kvalitatiivinen arviointi kuitenkin osoittaa tässä nimenomaisessa tapauksessa, ettei ehdoilla ollut lentoliikennealan hyvin erityisen luonteen vuoksi vaikutusta maksettuun hintaan ja että ne päinvastoin myötävaikuttivat Austrian Airlinesin täyden arvon säilymiseen.
- (228) Komissio päätelee näin ollen, ettei hintaan, jonka Lufthansa on maksanut ÖIAG:n omistamasta Austrian Airlines -osuudesta, sisälly valtiontukea Lufthansalle.
- (229) Koska komissio on todennut, että myynti tapahtui markkinahintaan, sen ei ole tarpeen tutkia yksityistämisen oikeudenmukaisuutta ja avoimuutta lähemmin tässä valtioneuvoston päätöksessä.
- (231) Jos valtio siten myy yrityksen negatiiviseen hintaan, markkinahintaan tapahtuva myynti ei ole riittävä peruste sen toteamiseen, että valtio on toiminut markkinatalous-sijoittajan tavoin eikä valtiontukea ole myönnetty. Markkinatalous-sijoittaja myös vertaisi negatiivista markkinahintaa kustannuksiin, joita sille aiheutuisi muista vaihtoehtoista, kuten käsiteltävänä olevassa asiassa yrityksen maksukyvyttömyydestä ("maksukyvyttömyysskenaario"). Itävallan viranomaiset ovat esittäneet perusteluna, että päätös myydä osuus Austrian Airlinesista Lufthansalle negatiiviseen hintaan oli edullisin niistä vaihtoehtoista, joita heillä oli valittavanaan. Näitä muita vaihtoehtoja olivat valvottu selvitystila, itsenäisyyden säilyttäminen ja maksukyvyttömyysskenaario.
- (232) Komissio huomauttaa, ettei vaihtoehtoisia skenaarioita tarvitse arvioida yksityiskohtaisesti käsiteltävänä olevassa päätöksessä, koska niistä kaikista aiheutuisi suurempia kustannuksia kuin maksukyvyttömyydestä.

#### Maksukyvyttömyysskenaario

- (233) Maksukyvyttömyyden yhteydessä vakuudellisten tai vakuudettomien velkojien saatavat olisi maksettava sellaisen omaisuusserien myynnillä, jotka eivät kuulu omistuksenpidätyksen piiriin. Itävallan lainsäädännön nojalla mitkään velkojat eivät ole etuoikeusasemassa, mutta pesähoitajan kustannukset on maksettava ensisijaisesti ennen kaikkien vakuudettomien velkojien saatavia. Myöskään työntekijöiden saatavat eivät ole etuoikeutettuja, joten ne hoidetaan kaikkia velkojia koskevan kiintiön perusteella. Osakkaat eivät todennäköisesti voisi maksukyvyttömyyden yhteydessä odottaa saavansa pääomaa takaisin. Vastineeksi osakkaiden vastuu rajoittuu osakkeisiin sijoitetun pääoman menettämiseen.

ÖIAG ottaa vastuulleen kaikki maksamatta olevat saatavat, jotta vältetään kielteiset vaikutukset sen muihin omistussuosiin

#### 6.1.2 Markkinatalous-sijoittaja-testin soveltaminen

- (230) Päätelmä, jonka mukaan Lufthansan ÖIAG:n omistamasta Austrian Airlines -osuudesta maksama hinta vastaa markkinahintaa, ei sulje pois sitä mahdollisuutta, että valtiontukea on myönnetty Austrian Airlinesille. Markkinahinnan maksaminen yrityksestä voi mahdollisesti taata sen, ettei ostajalle myönnetä uutta valtiontukea, mutta ostajaa ei pidä sekoittaa yritykseen, joka myydään negatiiviseen hintaan. Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneessa oikeuskäytännössä todetaan, että kun sääntöjenvastaista valtiontukea saanut yritys ostetaan markkinahintaan eli korkeimpaan hintaan, jonka tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa toimiva yksityinen sijoittaja oli valmis maksamaan tästä yhtiöstä tilanteesta, jossa yritys silloin erityisesti valtiontukia saatuaan oli, tuki on arvostettu markkinahintaan ja otettu huomioon kauppahinnassa<sup>(36)</sup>.
- (234) Tältä osin Itävallan viranomaiset väittävät, että Austrian Airlinesin maksukyvyttömyys johtaisi muiden ÖIAG:n omistuksessa olevien yritysten (kuten OMV AG, Österreichische Post ja Telekom Austria) luottokelpoisuuden heikkenemiseen ja myös muiden Itävallan valtion omistuksessa olevien yritysten luottokelpoisuuden heikkenemiseen ([...]). Lisäksi ne esittävät, että luottokelpoisuuden heikkeneminen myös vaikuttaisi kielteisesti näiden yritysten osakekurssiin ja aiheuttaisi erittäin huomattavia menetyksiä niin ÖIAG:n kuin Itävallan tasavallankin omistamille yrityksille.
- (235) Luottokelpoisuuden heikkeneminen on Itävallan viranomaisten mukaan seurausta emoyhtiön tuen poistumisesta. Ne katsovat lisäksi, että emoyhtiön tuki on yksi pääasiallisista luottokelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Itävallan viranomaiset mainitsivat esimerkkinä luottokelpoisuudesta yksityisiä yrityksiä, esimerkiksi Bank Austrian ja Hypovereinsbankin, jotka ovat niiden mukaan hyötynneet emoyhtiönsä Unicreditin tuesta.

<sup>(36)</sup> Asia C-305/89, *Italia v. komissio*, tuomio 21.3.1991 (Kok., s. I-6103,40 kohta, nk. Alfa Romeo -tapaus); asia C-390/98, *H.J. Banks*, tuomio 20.9.2004 (Kok., s. I-6117,77 kohta) ja asia C-277/00, *Saksa v. komissio*, tuomio 29.4.2004 (Kok., s. I-3925,80 kohta, nk. SMI-tapaus).

- (236) Komissio huomauttaa ensinnäkin, että riippumatta siitä, onko yritys kokonaan yksityisessä tai julkisessa omistuksessa, sen luottokelpoisuusluokitus määräytyy paitsi emoyhtiön tuen myös muiden tekijöiden perusteella. Luottokelpoisuuden kannalta ratkaisevia tekijöitä ovat yrityksen tuotannon ominaisuudet, uudelleensijoitusriski, toiminnan tehokkuus ja pääomatehokkuus sekä luottokelpoisuuteen tuotantoketjun loppupäässä vaikuttavat tekijät, kuten asiakasriippuvuus, hajauttaminen, rahoitustilanne ja yleinen maksuvalmiusprofiili.
- (237) Lisäksi taulukossa 1 esitetyt esimerkit koskevat emoyhtiön luottokelpoisuuden heikkenemistä, joka johti sen tytäryhtiön luottokelpoisuuden heikkenemiseen. Luottokelpoisuuden arvioinnissa käytettävän metodiikan perusteella tytäryhtiön luottokelpoisuus ei voi olla emoyhtiön luottokelpoisuutta parempi. Käsiteltävänä olevassa asiassa ÖIAG:llä ei ole luottoluokitusta.
- (238) Huhtikuun 26 päivänä 2000 annetussa ÖIAG-laissa kielletään nimenomaisesti ÖIAG:n konsolidointi sen omistamien yritysten kanssa, ja lisäksi sen sitoumukset on katettu valtiontakauksella. ÖIAG:n roolina vaikuttaa olevan toimia pikemminkin omaisuutta hallinnoivana rahastona kuin monialakonsernin holding-yhtiönä. Komissio huomauttaa lisäksi, että huomattava määrä ÖIAG:n omistamista yrityksistä (OMV AG, Österreichische Post ja Telekom Austria) noteerataan erikseen Wienin pörsissä eikä yhdessä konsernirakenteen sisällä ja että näiden yritysten enemmistö on muiden osakkaiden kuin ÖIAG:n omistuksessa. Komissio jatkaa, että tarkastellessaan OMV AG:n, Österreichische Postin tai Telekom Austrian kaltaisten yritysten liiketoiminnan perustietoja analytiikat eivät ota huomioon sellaisten muiden yritysten kehitystä, joista ÖIAG omistaa osuuden <sup>(37)</sup>.
- (239) Komissio ei voi tästä syystä hyväksyä väitettä, jonka mukaan Austrian Airlinesin maksukyvyttömyys vaikuttaisi muiden ÖIAG:n omistamien yritysten luottokelpoisuusluokitukseen ja johtaisi ÖIAG:n omistussuuden arvonalaskuun. Samoin komissio ei voi hyväksyä sitä, että Austrian Airlinesin maksukyvyttömyys myös heikentäisi muiden Itävallan tasavallan omistuksessa olevien yritysten luottokelpoisuusluokitusta ja arvoa.
- (240) [...]
- (241) [...]
- (242) [...]
- (243) Itävallan viranomaiset ja Austrian Airlines ovat toimittaneet komissiolle tietoja tapauksista, joissa yksityisomistuksessa olevat yritykset ovat vapaaehtoisesti maksaneet sosiaalisuunnitelmien kustannukset, kun ne ovat lopettaneet toimintansa tietyllä toimialalla tai sulkeneet yrityksiä Itävallassa.
- (244) Näiden tietojen perusteella Itävallassa vaikuttaa olevan yleisesti ottaen tavallista, että emoyhtiö tai konserni maksaa sosiaalikulutukset sulkiessaan tytäryhtiön tai vähentäessään tuotantokapasiteettia tuotannon siirtämiseksi ulkomaille. Itävallan viranomaisten mukaan sama pätee silloin, kun emoyhtiö tai konserni antaa tytäryhtiön tulla maksukyvyttömäksi.
- (245) Komissio toteaa tältä osin, että esimerkkitapauksissa emoyhtiö tarjoaa Itävallassa edelleen tuotteita selvitystilaan asetetun tytäryhtiön tuotenimellä, vaikka tuotanto on siirretty kokonaan tai osittain ulkomaille. Tätä taustaa vasten komissio huomauttaa, että taloudellisesti on vain järkevää, että tytäryhtiön ollessa valvotussa selvitystilassa emoyhtiö ottaa hoitaakseen sovellettavan työläisäädännön mukaiset tytäryhtiön sitoumukset työntekijöihin nähden, jos emoyhtiö toimii edelleen kyseisillä markkinoilla. Käsiteltävänä olevassa asiassa ÖIAG kuitenkin vetäytyisi hypoteettisessa maksukyvyttömyysskenaariossa täysin lentoliikennemarkkinoilta Itävallassa. Siksi ei vaikuta vakuuttavalta, että samankaltaisessa tilanteessa kuin ÖIAG oleva yksityinen sijoittaja (kuten puhdas rahoitushallintayhtiö) maksaisi sosiaalikulutukset syistä, jotka liittyvät "Austrian Airlines" -merkin imagoon (merkin, johon liittyviä intressejä sillä ei enää ole).
- (246) Komissio myös esittää, että Austrian Airlinesin sosiaalikulustannusten määrää (ks. taulukko 2), jonka ÖIAG oletettavasti maksaisi maksukyvyttömyystilanteessa, ei voida samoista syistä verrata sosiaalikulustannusten vapaaehtoista maksamista koskeviin esimerkkeihin. Komissio huomauttaa edelleen, että Austrian Airlinesin sosiaalikulutukset ovat erittäin korkeat verrattuna muiden yritysten vapaaehtoisesti maksamiin sosiaalikulutuksiin (ks. taulukko 4) sekä keskimääräisen yksittäisen maksun että kokonaissumman osalta.

#### ÖIAG vastaa sosiaalikulustannuksista

(240) [...]

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

- (247) Itävallan viranomaiset esittävät, että sosiaalisuunnitelman kustannuksiin vaikuttavia tekijöitä on ilmeisesti useita. Tärkeimmät tekijät ovat niiden mukaan työntekijöiden palveluksessaoloajan pituus ja palkkataso. Komissio taas toteaa, että sosiaalisuunnitelman kustannukset voivat olla erilaiset yrityksen maksukyvyttömyyden ja tuotantoyksikön sulkemisen yhteydessä kuin tuotantokapasiteetin vähentämisen yhteydessä, jolloin yritys jatkaa edelleen toimintaansa markkinoilla.
- (248) Komission mukaan Itävallan viranomaiset eivät ole osoittaneet, että maksukyvyttömyydellä olisi riittävän kielteinen vaikutus ÖIAG-holdingyhtiön alaisen merkin imagoon, jotta viimeksi mainittu katsoisi olevansa velvollinen maksamaan vapaaehtoisesti tämän suuruusluokan sosiaalikulustannukset.
- (249) Väitteestä, jonka mukaan ÖIAG toimii tosiasiallisesti Austrian Airlinesin emoyhtiönä, komissio huomauttaa, että Itävallan lainsäädännössä, nimittäin ÖIAG:n perustamista ja toimintaa sääntelevässä laissa (ÖIAG-lain 11 pykälän 2 momentissa), kielletään yrityseriyhmittämisen muodostaminen ÖIAG:n ja sellaisten yritysten välille, joissa sillä on omistusosuus. Lisäksi ÖIAG ei konsolidoi kirjanpidossaan niiden yritysten tulosta, joissa sillä on omistusosuus, omaan taseeseensa, kuten yksityisen holdingyhtiön odotettaisiin tekevän. Tätä komission näkemystä puoltaa lisäksi se, että (i) eurooppalaisen kilpailuoikeuden kannalta ÖIAG ja yritykset, joissa sillä on omistusosuus, eivät näytä muodostavan taloudellista yksikköä ja että (ii) yrityskeskittymien valvonnasta 20 päivänä tammikuuta 2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 ("EY:n sulautuma-asetus")<sup>(38)</sup> nojalla komissio ei katso ÖIAG:tä yrityseriyhmittämisliiketoimintaa koskevien raja-arvojen laskemisen yhteydessä.
- (250) Huolimatta yhteiskunnallisesta ja poliittisesta paineesta, jota päätös sallia Austrian Airlinesin maksukyvyttömyys aiheuttaisi, komissio pitää kiinni näkemyksestään, jonka se esitti menettelyn aloittamisen yhteydessä. Sen mukaan ÖIAG:n päätös maksaa vapaaehtoisesti Austrian Airlinesin maksukyvyttömyyden yhteydessä käyttöön otettavan sosiaalisuunnitelman kustannukset johtuu mitä ilmeisimminkin siitä, että ÖIAG on valtion omistama holdingyhtiö. Komissio katsoo, ettei holdingyhtiön omistava yksityinen sijoittaja maksaisi näitä kustannuksia vastaavassa tilanteessa.
- (251) Näin ollen on todettava, että Austrian Airlinesin maksukyvyttömyyden yhteydessä ÖIAG:lle ei aiheutuisi lainkaan kustannuksia.

### 6.1.3 Päätelmä

- (252) Komission päätelmä oli, että myyntimenettelyllä Austrian Airlinesista saatiin korkein mahdollinen markkinahinta,
- (253) Negatiiviseen kauppahintaan sisältyy valtion varoista myönnettyä tukea, koska sen myöntää suoraan elin (ÖIAG), joka on kokonaan valtion omistuksessa ja valvonnassa. Tuki on seurausta yksityistämistoimien nosta, jolla Itävallan liittohallitus valtuutti ÖIAG:n myymään kaikki Austrian Airlinesin osakkeensa ja joka on sen vuoksi katsottava valtion toimenpiteeksi. Tuensaajana on yritys (Austrian Airlines), joka on erityisesti lentoliikenteen vapauttamisen jälkeen kilpaillut muiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kanssa. Tuki vaikuttaa yhteisön sisäiseen kauppaan, koska se koskee yritystä, joka toimii jäsenvaltioiden välisen liikenteen alalla, ja vääristää kilpailua.
- (254) Negatiivinen kauppahinta on siten katsottava EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi.

### 7. TUEN SOVELTUVUUS YHTEISMARKKINOILLE

- (255) Koska komissio on esittänyt päätelmänään, että negatiivinen kauppahinta on valtiontukea, komission on tutkittava tämän tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille.
- (256) Tämän vuoksi on tarpeen tutkia kyseisen tuen soveltuvuutta ottaen huomioon EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 2 ja 3 kohta, joissa määrätään poikkeuksista 87 artiklan 1 kohdassa vahvistetusta yhteismarkkinoille soveltumattomuutta koskevasta yleissäännöstä.
- (257) Käsiteltävänä olevassa asiassa kyseeseen tulee vain 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrätty poikkeus. Kyseisen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla yhteismarkkinoille soveltuvana voidaan pitää tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (258) Päätökseen tuen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille sovellettavat yhteisön säännöt sisältyvät vuonna 2004 annettuihin suuntaviivoihin ja vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivoihin.

<sup>(38)</sup> EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

### 7.1 Soveltuvuus yhteismarkkinoille ja sisämarkkinasääntöjen mahdollinen rikkominen

- (259) Menettelyn aloittamisen yhteydessä komissio totesi, että Itävalta oli antanut ÖIAG:lle yksityistämistoimeksiannon, jossa asetettiin useita ehtoja. Menettelyn kuluessa komissio on tämentänyt, etteivät nämä ehdot olleet asianomaisen tapauksen erityisissä olosuhteissa sellaisia, että ne olisivat vaikuttaneet kielteisesti tai ylipäättään vaikuttaneet hintaan, jonka ostajat olivat valmiita maksamaan.
- (260) Ensi silmäyksellä myyntiehdot, joiden mukaan on perustettava elin Itävallan etujen ajamiseen ja säilytettävä pääomistusosuus Itävallassa, samoin kuin vaatimus Austrian Airlinesin keskushallinnon säilyttämisestä Itävallassa saatavat kuitenkin herättää epäilyjä sijoittautumisvapautta, palvelujen tarjoamisen vapautta ja pääomien vapaata liikkuuutta koskevien EY:n perustamissopimuksen 43, 49 ja 56 artiklan osalta.
- (261) Siten herää kysymys, missä määrin komission on otettava huomioon sisämarkkinasääntöjen mahdollinen rikkominen arvioidessaan valtiontuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille <sup>(39)</sup>.
- (262) Käsiteltävänä olevassa asiassa komissio on todennut, etteivät yksityistämistoimeksiannossa asetetut ehdot lisänneet millään tavalla negatiivisen kauppahinnan aikaansaamaa kilpailun vääristymistä, koska ehdoilla ei ollut aineellista vaikutusta maksettuihin hintaan. Omistusoosuutta ja yrityksen keskushallintoa koskevat ehdot liittyvät kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin, eikä niiden soveltaminen tässä muodossa johda mahdollisten ostajien väliseen syrjintään, koska kaikki mahdolliset ostajat aikoivat jatkaa yrityksen toimintaa suojellakseen näin mahdollista toimintaansa. Siksi yksityistämistoimeksiannossa asetetuilla ehdoilla ei asetettu uusia rajoituksia kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin jo sisältyvien rajoitusten lisäksi. Näin ollen sisämarkkinasääntöjen mahdollista rikkomista ei ole syytä ottaa huomioon arvioitaessa tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille.
- (263) Siksi komission on arvioitava, onko rakenneuudistus-suunnitelma sovellettavien suuntaviivojen säännösten mukainen. Peruseriaatteen (vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 31 kohdan) mukaan ”yleisenä periaatteena olisi – – oltava, että rakenneuudistustuki hyväksytään vain, kun voidaan osoittaa, ettei sen myöntäminen ole yhteisön edun vastaista. Tämä on mahdollista vain silloin kun tuki täyttää tiukat perusteet ja kun mahdolliset kil-

pailua vääristävät vaikutukset tasapainottuvat yrityksen toiminnan jatkumisen tuomilla eduilla – – ja periaatteessa riittävillä vastasuoritteilla kilpailijoiden hyväksi.”

- (264) Tämän jälkeen suuntaviivoissa luetellaan erilaisia edellytyksiä, joiden perusteella rakenneuudistustukia voidaan myöntää.

#### 7.1.1 Yrityksen identiteetti ja tukikelpoisuus

- (265) Suuntaviivojen 13 kohdan mukaan ”yhtymään kuuluva tai yhtymän haltuun joutuva yritys voi saada – – rakenneuudistustukea vain silloin, kun voidaan osoittaa, että vaikeudet kohdistuvat ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannusten-jako yhtymän sisällä, ja että nämä vaikeudet ovat niin vakavia, ettei yhtymä pysty selviytymään niistä itse”.
- (266) Menettelyn aloittamisen yhteydessä komissio totesi tiettyjen valittajien väittäneen, ettei Austrian Airlines ole tukikelpoinen, kun Lufthansa ottaa Austrian Airlinesin haltuunsa.
- (267) Tältä osin komissio huomauttaa, että ilmoitetun toimenpiteen mukaan Lufthansa ottaa Austrian Airlinesin haltuun mutta että Austrian Airlinesin vaikeudet eivät liity suunniteltuun haltuunottoon. Itävallan viranomaiset ovat lisäksi ilmoittaneet, että Austrian Airlinesin velkamäärän vähentäminen (”taloudellinen rakenneuudistus”) on hinta, jonka Lufthansa on avoimen ja läpinäkyvän tarjousmenettelyn jälkeen valmis hyväksymään haltuunotosta, ja ettei myynti toteutu ilman tätä toimenpidettä.
- (268) Komissio huomauttaa, että varojen myöntämistä ja ÖIAG:n ja Lufthansan allekirjoittamia sopimuksia koskevissa Itävallan valtion päätöksissä todetaan, että myönnettujen varojen saaja on Austrian Airlines eikä Lufthansa ja että Austrian Airlines saa myönnettyt varat pääomankorotuksen muodossa. Varojen myöntämisen päävaikutus on se, että rakenneuudistuksen läpikäynyt Austrian Airlines säilyttää elinkelpoisuutensa. Komissio toteaa lisäksi, ettei Austrian Airlines ole ennen sen myyntiä osa Lufthansa-konsernia, joten kysymys siitä, olisiko Lufthansa voinut taloudellisesti saneerata Austrian Airlinesin omin varoin, on merkityksetön. Lufthansan ja Austrian Airlinesin välillä ei ole myöskään jo olemassa olevaan yhteistyöhön perustuvaa konsernisuhdetta. Komissio voi siten päätellä, ettei Austrian Airlines ole osa Lufthansa-konsernia.

<sup>(39)</sup> Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan näin on siinä tapauksessa, ”että tukea koskevat yksityiskohtaiset säännöt, jotka ovat vastoin perustamissopimuksen muita kuin 92 ja 93 artiklan sisältämiä erityisiä määräyksiä, voivat olla niin kiinteästi sidoksissa tuen kohteeseen, ettei niitä voida arvioida erikseen” (ks. asia 74/76, *Ianelli&Volpi v. Meroni*, tuomio 22.3.1977, Kok., s. 557 ja asia C-225/91, *Matra v. komissio*, tuomio 15.6.1993, Kok., s. I-3203,41 kohta).

- (269) Komissio voi näin ollen päätellä, että valtiontuen saaja on Austrian Airlines.
- (270) Seuraavaksi komission on selvitettävä, onko Austrian Airlines vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen perusteella yritys, jossa voidaan toteuttaa rakenneuudistus. Komissio oli jo pelastamistuen hyväksymistä koskevassa päätöksessä<sup>(40)</sup> ja päätöksessä menettelyn aloittamisesta katsonut, että rakenneuudistus voidaan toteuttaa. Se ei ole havainnut tutkintamenettelyn aikana seikkoja, joiden perusteella tätä arviota olisi syytä muuttaa.
- (271) Tältä osin komissio voi päätellä, että Austrian Airlines on vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys.
- 7.1.2 Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen*
- (272) Tuen myöntämistä koskevan toisen edellytyksen (vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 35 kohdan) mukaan ”rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisajan on oltava mahdollisimman lyhyt, ja suunnitelman on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella”.
- (273) Vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa (37 kohdassa) todetaan lisäksi, että ”rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä yrityksen muuttamista siten, että se voi rakenneuudistuksen jälkeen vastata itse kaikista kustannuksistaan, omaisuuserien arvon alentuminen ja rahoituskulut mukaan luettuina. Rakenneuudistuksen läpikäyneen yrityksen oman pääoman tuoton on oltava riittävän korkea, jotta se voi kilpailla omin voimin.”
- (274) Menettelyn aloittamisen yhteydessä komissio tiedusteli esitetyn rakenneuudistussuunnitelman perustana olevia oletuksia. Se esitti myös kysymyksiä kustannussäästöistä ja synergioista, joihin suunnitelmassa viitataan, kun otetaan huomioon, että Austrian Airlines ja Lufthansa tekevät jo laajasti yhteistyötä.
- (275) Itävalta toimitti komissiolle Lufthansan ja Austrian Airlinesin nykyisestä yhteistyöstä Star Alliancessa ja yhteisyrityksessä tietoja, jotka osoittavat, että lentoliikennealan yritysten taloudellinen integraatio on huomattavasti voimakkaampaa osakeomistuksen yhteydessä, mikä johtaa suurempiin kustannussäästöihin kuin ilman omistusta tapahtuvien kumppanuuksien yhteydessä. Itävalta viittaa asiantuntijoiden tekemiin tutkimuksiin, joiden mukaan pelkkien koordinoivien kumppanuuksien yhteydessä saavutetaan noin 1,9 prosentin kustannussäästöt, kun taas yhteiset liiketoimet johtavat noin 5,6 prosentin säästöihin kokonaiskustannuksissa. Yhteistyö, jota tuetaan osakeomistuksella, johtaa sitä vastoin noin 11,4 prosentin kustannussäästöihin<sup>(41)</sup>.
- (276) Komissio huomauttaa, että rakenneuudistussuunnitelma perustuu niiden etujen yhdistämiseen, joita saadaan kustannussäästöistä ja Austrian Airlinesin liittämistä Lufthansa-konserniin syntyvistä synergioista. Suunnitelmaan sisältyvät laivueen supistaminen ja uudelleenmitoittaminen, tuoteoptimointi, kustannusten alentamiseen tähtäävät toimenpiteet ja synergiamahdollisuudet.
- (277) [...] Komissio toteaa, että myöhemmin laaditussa Lufthansan toimintasuunnitelmassa otetaan mahdollisimman laajasti huomioon tilanteen heikkeneminen maailmanlaajuisilla lentoliikennemarkkinoilla ja erityisesti Austrian Airlinesin Itä- ja Keski-Euroopan markkinoilla. Lufthansa huomauttaa, että talouskriisin vuoksi näkymät ovat heikentyneet merkittävästi lokakuussa 2008 laadittuun suunnitelmaan verrattuna.
- (278) Lufthansan mukaan viisivuotinen rahoitussuunnitelma (2009–2013) osoittaa, että yritys on sekä ”perusskenaarion” että ”realistisen skenaarion” ja myös ”pessimistisen skenaarion” perusteella lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä [...]. Se odottaa [...], että Austrian Airlines pystyy kattamaan [...] alkaen omat poistonsa, lentokoneiden liisauksustannukset ja korkomenot. [...]
- (279) Lufthansa lisää, että muutamat suunnitelman perustana olevista toimenpiteistä [...]. Lufthansan mukaan Austrian Airlinesin pitkän aikavälin elinkelpoisuus voidaan kuitenkin palauttaa vain, jos muutettu rakenneuudistussuunnitelma – samoin kuin muut kustannusten alentamista koskevat toimenpiteet, joista on vielä neuvoteltava – voidaan toteuttaa suunnitellusti ja sitä kautta voidaan saavuttaa tarvittavat kustannussäästöt.
- (280) Toimintasuunnitelman perustana on euron keskimääräinen vaihtokurssi Yhdysvaltojen dollariin nähden eli noin [...] ja raakaöljyn keskihinta [...] tynnyriltä vuosina 2009–2013. Lisäksi suunnitelmassa on oletuksena, että [...].
- (281) Lentoliikenteen tuotot vuonna 2009 [...]. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy vuosittainen [...] sen mukaan, miten Austrian Airlinesin markkinat elpyvät ja tuottosyngiat kantavat hedelmää. [...] yrityksen on määrä saavuttaa lentoliikenteen tuottojen osalta jälleen [...] taso.
- (282) [...] Näin lasketaan [...] vuosien 2008–2010 käyttöasetta varten, minkä on määrä parantua hieman vasta [...] lähtien. Myös keskimääräiset tuotot henkilökilometriä kohti vuonna 2009 todennäköisesti [...].
- (283) [...] <sup>(42)</sup>.
- (284) Austrian Airlinesin ja Lufthansan yhdistymisen perusteella suunnitelmaan sisältyy tuottosynergioita [...] euroa ja kustannussynergioita [...] euroa, ja ne on määrä saavuttaa [...] alkaen.

<sup>(40)</sup> Ks. alaviite 8.<sup>(41)</sup> Ks. alaviite 27.<sup>(42)</sup> [...]

- (285) Tuottosynergioista yksi kolmannes saadaan [...], toinen kolmannes [...] ja viimeinen kolmannes [...].
- (286) [...]
- (287) Henkilöstön osalta tarkoitus on [...]. Austrian Airlinesin myyntiorganisaatio käsittää tällä hetkellä [...] henkilöä, joista [...] työskentelee Itävallassa. Lufthansa kaavailee [...]. Tämä tarkoittaa sitä, että [...]. Lisäksi rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyy myös mukautus [...], koska tätä kapasiteettia on tarkoitus yhdistää Lufthansa-konsernin sisällä. Tämä mukautus johtaisi [...] ([...]). Lisäksi suunnitteilla on vähäisempiä muutoksia muilla liiketoiminnan aloilla, esimerkiksi [...]. Vuoden 2008 lopusta vuoteen 2013 näitä toimenpiteitä vähennetään [...].
- (288) Austrian Airlinesin vuosille 2009–2013 arvioidut [...] miljoonan euron satunnaiserät sisältävät kustannuksia [...].

Taulukko 12

## EBIT ennen satunnaiseriä, 2008–2013, Lufthansan arvio

(milj. EUR)						
EBIT ennen satunnaiseriä	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (289) Yrityksen EBIT (toiminnallinen kannattavuus) ennen satunnaiseriä on laskelmien mukaan [...].
- (290) Lufthansa viittaa kuitenkin siihen, että Austrian Airlinesia kuormittavat noin [...] euron vuosittaiset korkomenot, jotka ovat seurausta huomattavista korollisista rahoitussitoumuksista ja eläkesitoumuksista. Nettovoiton raja saavutetaan [...].
- (291) Komission on arvioitava, pystyykö Austrian Airlines saattamaan rakenneuudistuksensa menestyksellisesti päätökseen annetussa määräajassa. [...]
- (292) Tarkistetun suunnitelman perusteella Austrian Airlinesin pitäisi pystyä leikkaamaan huomattavasti kustannuksiaan. Tämän kustannusten voimakkaan supistamisen on tarkoitus antaa yritykselle yhdessä [...] kanssa joustavuutta ja sopeutumiskykyä, joita se tarvitsee edistyäkseen tavoitteiden saavuttamisessa.
- (293) Tästä syystä komissio katsoo, että Austrian Airlinesin pitäisi pystyä toteuttamaan rakenneuudistus menestyksellisesti vuoteen 2015 mennessä. Komission mukaan Go4Profit-ohjelman toteuttamisajankohtaa ei kuitenkaan tulisi katsoa rakenneuudistuksen aloitusajankohdaksi. Vain kukaan pikemminkin siltä, että Go4Profit-ohjelman yhteydessä toteutetut toimenpiteet – vaikka ne ovatkin johtaneet Austrian Airlinesin kustannustaakan pienentymiseen – eivät olleet riittäviä yrityksen rakenteen uudistamiseksi ja että ne oli suunniteltu erillisen ratkaisun yhteydessä.
- (294) Komission on lisäksi tutkittava, ovatko rakenneuudistussuunnitelman perustana olevat oletukset asianmukaisia käsiteltävänä olevan asian olosuhteisiin nähden ja ovatko ennusteet suuntaviivojen vaatimusten mukaisia. Vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa (35 kohdassa) todetaan tästä seuraavaa: ”Tämä suunnitelma, joka sisältää kaikki tarpeelliset tiedot, kuten selvityksen markkinoista, on esitettävä komissiolle. Elinkelpoisuuden paranemisen on perustuttava pääasiassa rakenneuudistussuunnitelman sisältämiin yrityksen sisäisiin toimenpiteisiin. Se voi perustua hintojen tai kysynnän muutosten kaltaisiin ulkoihin seikkoihin, joihin yritys ei voi itse paljoa vaikuttaa, vain siinä tapauksessa, että markkinoiden kehittymisestä esitetyt arviot ovat yleisesti hyväksytyjä.”
- (295) Tältä osin komissio katsoo, että huhtikuussa 2009 esitettyyn toimintasuunnitelmaan sisältyy realistisia negatiivisia ennusteita. Polttoainehintaa, vaihtokursseja, liikennemääriä ja markkinakehitystä koskevat oletukset, jotka Lufthansa esitti komissiolle, ovat vakuuttavia. Siten rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvät, Austrian Airlinesin kokonaistuloksen kehittymistä koskevat ennusteet ovat talouskriisin vaikutukset lentoliikennealaan huomioon ottaen uskottavia. Komissio toteaa, että yritys on pitkällä aikavälillä elinkelpoinen suuremmalla todennäköisyydellä uuden, yksityisen omistajan hallinnassa. Näin ollen myynti on itse asiassa erittäin keskeinen tekijä Austrian Airlinesin rakenneuudistuksessa.
- (296) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Austrian Airlines pystyy saavuttamaan pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa uudelleen vuodesta 2015 lähtien, kuten vuosien 2009–2015 toimintasuunnitelmassa esitetään. Elinkelpoisuus palautuu siten noin kuusi vuotta kestävässä rakenneuudistuksessa, mitä komissio pitää kohtuullisena aikana.



## 7.1.3 Oman rahoitusosuuden määrä

- (297) Oman rahoitusosuuden määrästä vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa (43 kohdassa) todetaan, että "tuen-saajien on osallistuttava rakenneuudistussuunnitelmaan merkittävällä määrällä omia varojaan, myös myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella. Tällainen rahoitusosuus on merkki markkinoiden uskosta elinkelpoisuuden palautumiseen. Rahoitusosuuden on oltava todellinen ja mahdollisimman suuri, eikä siihen voida laskea arvioituja tulevia voittoja, kuten kassavarajoja." Suuntaviivoissa selvennetään, minkäsuuruinen oma rahoitusosuus on tavanomaisesti katsottava sopivaksi. Austrian Airlinesin kokoluokan yrityksen tapauksessa rahoitusosuuden pitäisi olla 50 prosenttia. Tältä osin komissio toteaa, että vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen (18 kohdan) mukaan suuntaviivat eivät rajoita vaikeuksissa olevia yrityksiä koskevien alakohtaisten erityissääntöjen, lentoliikennealaa koskevat erityissäännöt mukaan luettuina, soveltamista.
- (298) Itävallan viranomaiset ovat väittäneet, että vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivoissa, jotka muodostavat erityislain lentoliikenteen harjoittajille myönnettävien valtiontukien osalta, ei säädetä tietynsuuruudesta omasta rahoitusosuudesta. Menettelyn myöhemmässä vaiheessa ne ovat kuitenkin esittäneet, että tämä vaatimus täyttyy joka tapauksessa ja että oma rahoitusosuus ylittää 50 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista.
- (299) Itävallan viranomaisten perustelujen mukaan rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset ovat [...] euroa. Koska Itävallan valtion myöntämä avustus on 500 miljoonaa euroa, Austrian Airlinesin ja Lufthansan oma rahoitusosuus on noin [...] miljoonaa euroa, siis 55,5 prosenttia yhteissummasta.
- (300) Lufthansan esittämät tiedot poikkeavat näistä hieman. Sen mukaan rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset nousevat [...] miljoonaan euroon. Koska myös Lufthansan mukaan Itävallan myöntämä avustus on 500 miljoonaa euroa, Austrian Airlinesin ja Lufthansan oma rahoitusosuus on noin [...] miljoonaa euroa, siis 67 prosenttia yhteissummasta.
- (301) Sekä Itävalta että Lufthansa toteavat, että Lufthansan on vähennettävä velkojaan pitääkseen koko konsernin omaisuusasteen tähänastisella tasolla, koska Austrian Airlinesin velkaantumistaso on suurempi kuin Lufthansan. Austrian Airlinesin nettovelkojen kokonaismäärä (ilman 200 miljoonan euron pelastustukea, joka maksetaan hal-
- tuunoton jälkeen) nousee noin [...] euroon. Sen jälkeen, kun osa veloista on maksettu 500 miljoonan euron avustuksen turvin, nettovelkojen määräksi jää [...] miljoonaa euroa. Lufthansa ottaa Austrian Airlinesin haltuun näine sitoumuksineen. Tämä vastaa [...]. Ero Lufthansan velkaantumistasoonsa [...] on [...] euroa. Tällä hetkellä ei ole kuitenkaan selvää, miten ja milloin Austrian Airlinesin velkojen maksu tapahtuu.
- (302) Siinä tapauksessa, että Lufthansa maksaa tämän summan Austrian Airlinesille pääomankorotuksen muodossa, komissio voi hyväksyä sen, että tämä summa sisältyy omaan rahoitusosuuteen. Pelkkä Austrian Airlinesin velkataakan haltuunotto ja sen vaikutukset Lufthansan konsernitilinpäätökseen eivät kuitenkaan sisälly omaan rahoitusosuuteen. Komissio huomauttaa, että jos tätä tekijää ei oteta huomioon, rakenneuudistuskustannukset ovat [...] ja oma rahoitusosuus [...].
- (303) Mitä tulee taulukossa 12 esitettyihin Austrian Airlinesin vuosina 2009–2013 kertyviin tappioihin, [...] euron yhteissumma diskontattiin 9,7 prosentin diskonttokorolla, jolloin nykyarvoksi (NPV) saatiin [...] euroa. Komissio voi hyväksyä, että tämä summa, jonka Lufthansa maksaa käteissuorituksena, sisältyy rakenneuudistussuunnitelman omaan rahoitusosuuteen.
- (304) Tiettyjen muiden kustannusten, kuten vuosittaisten synergiavaikutusten saavuttamiseksi tehtävän yhdistämisen kustannukset ([...] euroa), joulukuussa 2008 tapahtuneen myynnin jälkeiset rakenneuudistuksen muut juoksevat kulut ([...] euroa) ja liiketoimien kustannukset ([...] euroa), osalta komissio hyväksyy, että kyseiset kustannukset sisältyvät rakenneuudistuskustannuksiin. Lufthansa maksaa nämä kustannukset.
- (305) Go4Profit-ohjelman kustannuksia, jotka ovat [...] euroa, komissio ei kuitenkaan ole valmis katsomaan hyväksyttäväksi kustannuksiksi, koska ne syntyivät ennen kuin rakenneuudistussuunnitelmaa alettiin toteuttaa. Sama pätee talouskriisin vuoksi kasvaneisiin, [...] euron rahoituskustannuksiin, jotka Itävallan viranomaiset mainitsivat Lufthansalle aiheutuvina rakenneuudistuskustannuksina. Komissio huomauttaa, ettei Lufthansa maininnut näitä kustannuksia ja että ne ovat tavanomaisia toimintakustannuksia.
- (306) Alla olevassa taulukossa esitetään yhteenveto rakenneuudistuskustannusten eriä koskevasta komission arvioinnista.

Taulukko 13

## Austrian Airlinesin rakenneuudistuskustannukset

Toimenpide	Itävallan huomautukset	Lufthansan huomautukset	Komission arviointi
ÖIAG:n avustus nettositoumusten vähentämiseen	500 milj. EUR oma rahoitusosuus 0 %	500 milj. EUR oma rahoitusosuus 0 %	500 milj. EUR oma rahoitusosuus 0 %
Velkaantumistaseen alentaminen Lufthansan tasolle	[...]	[...]	[...]
Go4Profit-ohjelman kustannukset	[...]	[...]	[...]
Joulukuusta 2008 lähtien toteutetut muut rakenneuudistustoimenpiteet	[...]	[...]	[...]
Tarvittavien synergioiden aikaansaamiseksi tehtävän yhdistämisen kustannukset	[...]	[...]	[...]
Neuvottelujen ja liiketoimien kustannukset	[...]	[...]	[...]
Taluskriisin vuoksi kasvaneet rahoituskustannukset	[...]	[...]	[...]
Kertyvien tappioiden nettonykyarvo (NPV)	[...]	[...]	[...]
Rakenneuudistuskustannukset yhteensä	[...]	[...]	[...]
Oman rahoitusosuuden määrä	[...] EUR (56 %)	[...] EUR (67 %)	[...] EUR (64 %) [...] EUR (52 %)

(307) Edellä esitetyn perusteella komissio on tullut siihen tulokseen, että rakenneuudistuskustannukset nousevat kokonaisuudessaan noin [...] miljoonaan euroon (tai [...] euroon siinä tapauksessa, ettei Lufthansa vähennä Austrian Airlinesin velkaa [...] eurolla), jolloin oma rahoitusosuus (jonka Austrian Airlines ja/tai Lufthansa suorittaa yhdessä tai erikseen) on [...] euroa (tai [...] euroa). Tämä vastaa 64:ää prosenttia (tai 52:ta prosenttia) rakenneuudistuskustannuksista. Komissio voi näin ollen päätellä, että riittävää omaa rahoitusosuutta rakenneuudistuskustannuksista koskeva vaatimus täyttyy käsiteltävänä olevassa asiassa.

## 7.1.4 Tuen rajaaminen välttämättömään

(308) Vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 43 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Tukimäärä ja -intensiteetti on rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi ottaen huomioon yrityksen, sen osakkaiden tai yhtymän, johon yritys kuuluu, käytettävissä olevat varat. Tässä arvioinnissa otetaan huomioon aikaisemmin mahdollisesti myönnetty pelastamistuki.” Komissio katsoo tämän edellytyksen täyttyvän.

(309) Kuten edellä on todettu, rakenneuudistuskustannukset nousevat [...] euroon, kun taas tuen määrä rajoittuu 500 miljoonaan euroon. Sekä Itävalta että Lufthansa ovat ilmoittaneet, että kyseinen 500 miljoonan euron summa on vähimmäismäärä, joka on välttämätön Aust-

rian Airlinesin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseksi. Ilman avustusta, joka käytetään Austrian Airlinesin sitoumusten vähentämiseen, yrityksen haltuunotto ei ole Lufthansalle taloudellisesti kannattavaa.

(310) Komissio toteaa, että 500 miljoonan euron määrä on julkisen tarjouskilpailun tuloksena saatu negatiivinen vähimmäishinta, jonka Lufthansa oli valmis hyväksymään. Komissio myös huomauttaa, että kyseinen summa käytetään yksinomaan Austrian Airlinesin ylivelkaantumisen vähentämiseen eikä Austrian Airlines siten saa liiallisia rahavaroja.

(311) Komissio pitää tätä määrää hyväksyttävänä ja katsoo, ettei myönnettävä tuki ole vastaaviin kustannuksiin verrattuna liian suuri. Pääosan rakenneuudistukseen tarvittavista varoista Austrian Airlines ja/tai Lufthansa maksaa omista varoistaan.

## 7.1.5 Vastasuoritteet

(312) Vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa (38 kohdassa) todetaan myös seuraavaa: ”Jotta kaupankäynnin edellytyksiä haittaavat vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset, on toteutettava vastasuoritteita niin, että tavoitellut myönteiset vaikutukset ovat kielteisiä suuremmat. Muutoin tuen katsotaan olevan ristiriidassa yhteisen edun kanssa ja sen vuoksi soveltumaton yhteismarkkinoille.”

- (313) Suuntaviivojen 39 kohdassa todetaan edelleen seuraavaa: "Vastasuoritteisiin voi kuulua omaisuuserien myynti, kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistukset ja kyseisille markkinoille pääsyn esteiden vähentäminen. Arvioidessaan, ovatko vastasuoritteet asianmukaisia, komissio ottaa huomioon markkinarakenteen ja kilpailuedellytykset varmistukseksi, etteivät tällaiset toimenpiteet heikennä markkinarakennetta – –."
- (314) Vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa ja vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivoissa tarkoitettuja asianmukaisia vastasuoritteita koskevasta vaatimuksesta sekä Itävalta että Lufthansa ovat esittäneet, että perustan kilpailua vääristävien vaikutusten välttämiseksi toteutettavien toimenpiteiden arvioinnille muodostaa vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivojen 38 artiklan 3 kohta. Sen mukaan rakenneuudistussuunnitelmaan on sisällyttävä kapasiteetin supistuksia, jos taloudellisen elinkelpoisuuden palauttaminen ja/tai markkinatilanne sitä edellyttää.
- (315) Itävallan viranomaiset ja Lufthansa ovat väittäneet, että koska vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivat ovat erityislaki vuonna 2004 annettuihin suuntaviivoihin nähden, ne ovat myös etusijalla. Tämä käy ilmi vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 18 kohdasta, jonka mukaan vuonna 2004 annetut suuntaviivat eivät rajoita vaikeuksissa olevia yrityksiä koskevien alakohtaisten erityissääntöjen soveltamista. Taloudellisen elinkelpoisuuden palauttaminen sen enempiä kuin markkinatilannekaan ei edellytä vastasuoritteita, jotka olisivat laajempia kuin rakenneuudistuksen yhteydessä jo suunnitellut toimenpiteet.
- (316) Tämän väitteen osalta komissio katsoo, että käsiteltävänä olevassa asiassa markkinatilanne todellakin edellyttää kapasiteetin supistamista edelleen. Komissio ei yhdy käsitykseen siitä, että ainoat ylikapasiteetin indikaattorit, jotka komission on otettava huomioon, ovat riittämätön käyttöaste ja/tai useiden toimijoiden vetäytyminen markkinoilta ja uusien toimijoiden markkinoilletuloa koskevien kannustimien puuttuminen. Tähän liittyen komissio huomauttaa, että Austrian Airlines on toteuttanut vuodesta 2006 lähtien toimenpiteitä kustannusten alentamiseksi ja rakenteen uudistamiseksi Go4Profit-ohjelman yhteydessä ja ettei tällä ohjelmalla ole palautettu yrityksen elinkelpoisuutta. Austrian Airlinesin toiminta on ollut aiemmin tappiollista, on tällä hetkellä tappiollista ja on myös keskipitkällä aikavälillä tappiollista, joten sen pitäisi alentaa kustannuksiaan ja mukauttaa tai supistaa kapasiteettia kannattamattomilla markkinasegmenteillä.
- (317) Vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 40 kohdassa säädetään seuraavaa: "Toiminnan supistamisen laajuus on määriteltävä tapauskohtaisesti. Komissio arvioi rakenneuudistussuunnitelmaan liitetyn markkinaselvityksen perusteella ja mahdollisten muiden käytettävissä olevien tietojen, myös asianomaisilta osapuolilta saatujen tietojen perusteella, kuinka laajoja toimenpiteitä tarvitaan."
- (318) Itävallan viranomaiset ovat ilmoittaneet, että Austrian Airlines on käynnistänyt vuonna 2006 Go4Profit-rakenneuudistusohjelman, jolla se on supistanut laivueensa kokoa ja lakkauttanut useita pitkiä reittejä. Kapasiteettia pitkillä reiteillä on supistettu noin [...]. Henkilöstöstä vähennettiin [...] paikkaa tai noin [...], ja [...] konetta käsittävää laivuetta supistettiin.
- (319) Komissio huomauttaa, että Go4Profit-ohjelma käynnistettiin vuonna 2006 ja se jatkui vuonna 2007. Sitä ei näin ollen voida tosiasiallisesti katsoa joulukuussa 2008 ilmoitettuihin ja huhtikuussa 2009 muutettuihin toimenpiteisiin kiinteästi liittyväksi suunnitelmaksi. Tämän seikan ja edellä 293 kohdassa esitettyjen syiden perusteella komissio ottaa huomioon vastasuoritteina vain kapasiteetin supistukset, jotka on tehty vuodesta 2008 alkaen.
- (320) Vuoden 2008 aikana kapasiteettia vähennettiin reittiliikenteessä noin [...] ja tilauslentojen osalta [...], mikä vastaa tarjottuina istuinkilometreinä yhteensä [...] kapasiteetin vähennyistä edellisvuoteen verrattuna.
- (321) Joulukuussa 2008 ilmoitetun rakenneuudistussuunnitelman mukaan Lufthansa [...].
- (322) Lisäksi vuoden 2009 alussa toteutettiin muita rakenneuudistustoimenpiteitä, joilla kapasiteettia supistettiin edelleen reittiliikenteessä (sekä lakkauttamalla reittejä että harventamalla yhteyksiä) [...] ja tilauslentoliikenteessä [...]. Tämän seurauksena kapasiteetti tarjottuina istuinkilometreinä väheni vuosina 2008–2009 yhteensä [...]. On kuitenkin syytä huomata, että rakenneuudistussuunnitelma perustuu oletukseen, jonka mukaan vuonna 2010 markkinat alkavat taas kehittyä myönteisesti ja kapasiteettia lisätään.
- (323) Itävallan viranomaiset ovat esittäneet vastasuoritteeksi sitä, että Austrian Airlines (sen tytäryhtiöt mukaan luetuina) vähentää tarjottujen istuinkilometriä kokonaismäärää vuoden 2008 alusta 31 päivään joulukuuta 2010 yhteensä 15 prosenttia (vertailukohtana on tarjottujen istuinkilometriä kokonaismäärä tilikaudella 2007). Tähän sisältyy huomattavia vähennyksiä reittiliikenteessä, jossa tarjottuja istuinkilometrejä on tarkoitus vähentää vuoden [...] loppuun mennessä [...] verrattuna [...].
- (324) Lisäksi – ja komission vaatimusten mukaisesti – tarjottujen istuinkilometriä kasvu rajataan vuoden 2010 jälkeen keskimääräiseen kasvuasteeseen, jonka Euroopan lentoyhtiöiden liitto on määrittänyt jäsenilleen. Tätä rajoitusta sovelletaan joko vuoden 2015 loppuun tai siihen ajankohtaan saakka, jolloin Austrian Airlines saavuttaa tasapainoisen EBIT:n, jos näin tapahtuu ennen vuoden 2015 loppua.

- (325) Jotta komissio voi valvoa tämän kapasiteetin kasvua koskevan ylärajan noudattamista, komissiolle on esitettävä vuosittain kertomus asiasta kertomusvuotta seuraavan vuoden maaliskuun loppuun mennessä.
- (326) Komissio huomauttaa, että vaikka lentoliikennemarkkinat ovatkin kehittyneet huomattavan myönteisesti vuoden 2009 alussa, kapasiteetin supistuksia ja kasvun ylärajaa on arvioitava koko siltä ajalta, jona niitä sovelletaan. Tässä yhteydessä on otettava huomioon markkinoiden mahdollinen elpyminen vuodesta 2010 alkaen, mikä näkyisi lentoliikenteen harjoittajan markkinaosuuden pienenemisenä edelleen. Komissio myös muistuttaa, että suunnitellun rakenneuudistuksen aikana laivuetta pienennetään 98 lentokoneesta vuonna 2008 [...] lentokoneeseen vuonna 2011. Tältä osin komissio toteaa, että [...].
- (327) Komissio myös katsoo, että Itävallan valtion Austrian Airlines -yhtymästä omistaman osuuden myyntiin liittyvän valtiontuen ja Lufthansan ja Austrian Airlinesin yhdistymisen läheisen yhteyden vuoksi valtiontuen yhteydessä suunniteltuja vastasuoritteita on arvioitava ottaen huomioon vireillä olevan keskittymien valvontamenettelyn<sup>(43)</sup> yhteydessä ehdotetut vastasuoritteet.
- (328) Lufthansa ja Austrian Airlines ovat esittäneet samanaikaisesti vireillä olevan yrityskeskittymien valvontamenettelyn yhteydessä tietyjä vastasuoritteita, kuten uusien lähtö- ja saapumisaikojen vapauttamista usealla täydellä kapasiteetilla toimivalla lentokentällä, jotta yhdelle tai useammalle uudelle markkinatoimijalle annetaan mahdollisuus liikennöidä uudella tai muilla yhteyksiä täydentävällä kilpailevalla reitillä. Lufthansa, Austrian Airlines ja niiden tytäryhtiöt sitoutuvat siten osoittamaan erityisen menettelyn mukaisesti Wienin, Stuttgartin, Kölnin, Münchenin, Frankfurtin ja Brysselin lentokentillä lähtö- ja saapumisaikojen<sup>(44)</sup> niille reiteille, joiden osalta komissio on esittänyt kilpailuoikeudellisia epäilyjä<sup>(45)</sup> (jäljempänä 'yksilöidyt kaupunkiyhteydet').
- (329) Osoitettavien lähtö- ja saapumisaikojen määrän on tarkoitus antaa uudelle lentoliikenteen harjoittajalle<sup>(46)</sup> mahdollisuus liikennöidä yksilöityjen kaupunkiyhteyksien osalta seuraavasti:

— Wien–Stuttgart: enintään kolme (3) yhteyttä päivässä,

— Wien–Köln/Bonn: enintään (3) yhteyttä päivässä ja 18 yhteyttä viikossa,

— Wien–München: enintään neljä (4) yhteyttä päivässä,

— Wien–Frankfurt: enintään viisi (5) yhteyttä päivässä,

— Wien–Bryssel: enintään neljä (4) yhteyttä päivässä ja 24 yhteyttä viikossa.

(330) Nämä vastasuoritteet mahdollistavat kilpailevien yritysten oikea-aikaisen ja todennäköisen liikennöinnin aloittamisen tai laajentamisen kyseisillä reiteillä ja heikentävät siksi sulautuman seurauksena syntyneen yrityksen markkina-asemaa.

(331) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että käsiteltävänä olevan asian erityisolosuhteissa keskittymien valvontamenettelyn yhteydessä esitetyt vastasuoritteet, nimittäin ehdotettu kapasiteetin supistaminen ja kasvun rajoittaminen vuoden 2010 jälkeen, ovat kokonaisuutena tarkasteltuna riittäviä vastasuoritteita, joilla ehkäistään rakenneuudistuksen kilpailua vääristäviä vaikutuksia.

#### 7.1.6 Muut edellytykset ja sitoumukset

(332) Vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 46 kohdan ja vuoden 1994 lentoliikenteen suuntaviivojen 40 kohdan toisen virkkeen mukaan komissio voi vastasuoritteiden lisäksi määrätä edellytyksiä ja veloitteita, joilla voidaan estää kilpailun vääristyminen yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(333) Kuten edellä on jo todettu, komission mukaan Itävallan tasavalta on tehnyt tietyjen kolmansien maiden kanssa useita kahdenvälisiä lentoliikennesopimuksia, joissa ei tunnusteta yhteisön nimeämistä.

(334) Valtaosaan kolmansien maiden kanssa tehdyistä kahdenvälisistä lentoliikennesopimuksista sisältyy jo yhteisön nimeämistä koskeva lauseke joko kahdenvälisten neuvottelevien tai horisontaalisen sopimuksen perusteella. Tältä osin Itävallan viranomaiset ovat yhteisön oikeuteen perustuvat velvoitteensa huomioon ottaen sitoutuneet irtisanomaan sopimukset tai neuvottelemaan ne uudelleen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 847/2004<sup>(47)</sup> säännösten mukaisesti.

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

<sup>(44)</sup> Lentoliikenteen harjoittajalle annettu lupa käyttää lentoaseman koko lentoasemainfrastruktuuria laskeutumista tai lentoon lähtöä varten tietyinä päivinä ja kellonaikana.

<sup>(45)</sup> Epäilyt kohdistuvat seuraavien kaupunkien välisiin yhteyksiin: Wien–Stuttgart, Wien–Köln, Wien–München, Wien–Frankfurt ja Wien–Bryssel.

<sup>(46)</sup> Määritelmän mukaan "lentoyhtiö tai lentoyhtiöt, jotka ovat saman allianssin jäseniä (lukuun ottamatta molempia yhdistyviä osapuolia ja kaikkia niiden hallinnassa olevia lentoyhtiöitä) ja jotka tarjoavat yksin tai yhdessä yhteisiä reittitunnuksia käyttämällä uusia tai täydentäviä kilpailevia lentoliikennepalveluja".

<sup>(47)</sup> EUVL L 157, 30.4.2004, s. 7.

(335) Tutkintamenettelyn aikana komission tietoon saatettiin, että Austrian Airlines omistaa 51 prosenttia SCA GmbH:n osakkeista.

(336) Komission mukaan tämä omistussuhde voi olla ongelmallinen, koska asetuksen (EY) N:o 793/2004 <sup>(48)</sup> (lähtö- ja saapumisaikoja koskeva EU:n asetus) 4 artiklassa säädetään seuraavaa: ”Aikatauluneuvonnan alaisesta tai koordinoitusta lentoasemasta vastaavan jäsenvaltion on varmistettava, että: a) aikatauluneuvonnan alaisella lentoasemalla aikatauluneuvoja toimii tämän asetuksen nojalla itsenäisesti, puolueettomasti, syrjimättömästi ja avoimesti, b) koordinaattorin riippumattomuus koordinoitulla lentoasemalla erottamalla koordinaattori toiminnallisesti kaikista yksittäisistä osapuolista, joita asia koskee. Koordinoitumattomien rahoitusjärjestelmän on oltava sellainen, että se takaa koordinaattorin riippumattoman aseman. c) koordinaattori toimii tämän asetuksen nojalla puolueettomasti, syrjimättömästi ja avoimesti.”

(337) Komission mukaan toiminnallinen erottaminen tarkoittaa muun muassa sitä, että koordinaattori toimii itsenäisesti lentoaseman hallintoelimeen, palveluntarjoajaan tai lentoasemalla toimivaan lentoliikenteen harjoittajaan nähden, ei ota niiltä vastaan määräyksiä eikä ole niille vastuussa toiminnastaan. Lisäksi komissio katsoo, että koordinoitumattomien rahoitusjärjestelmän on oltava sellainen, että koordinaattori on rahoituksellisesti riippumaton kaikista yksittäisistä osapuolista, joita sen toiminta koskee suoraan tai joilla on sen toimintaan liittyviä etuja. Koordinaattorilla pitäisi olla erillinen kirjanpito ja talousarvio, eikä sen toiminnan rahoituksen pitäisi tukeutua yksinomaan lentoaseman hallintoelimeen, palveluntarjoajaan tai yksittäiseen lentoliikenteen harjoittajaan.

(338) Komissio toteaa Itävallan viranomaisten luvanneen, että Austrian Airlines käynnistää menettelyn SCA-osuutensa pienentämiseksi 25 prosenttiin ja että Flughafen Wien AG – joka omistaa tällä hetkellä 40 prosenttia SCA GmbH:n osakkeista – ei tämän rakenneuudistusprosessin jälkeen omista enemmistöä SCA GmbH:sta. Austrian Airlinesin pienentynyt omistusosuus SCA GmbH:sta ei muodosta Itävallan yhtiölainsäädännön nojalla merkittävää määrävähemmistöä. Omistusosuuden pienentäminen on saatettava päätökseen IATA:n vuoden 2009 kesäaikataulun päättymiseen mennessä. Komissio huomauttaa, että lähtö- ja saapumisaikoista vastaavan koordinaattorin riippumattomuuden turvaamiseksi kolmannen osapuolen, joka on riippumaton sekä Austrian Airlinesista että Flughafen Wien AG:stä, omistusosuus olisi säilytettävä.

#### 7.1.7 Tuen ainutkertaisuuden periaate

(339) Menettelyn aloittamisen yhteydessä komissio on todennut, että Austrian Airlines on saanut komission hyväksy-

mää pelastamistukea. Se on lisäksi huomauttanut, ettei Austrian Airlines eikä samaan yritysryhmään kuuluva yritys ole saanut aiemmin rakenneuudistustukia.

(340) Komissio muistuttaa, että 19 päivänä tammikuuta 2009 tehdyn pelastamistukea koskevan päätöksen mukaan pelastamistuki (joka myönnettiin 100-prosenttisena takauksena yli 200 miljoonan euron lainalle) päättyy, kun komissio muodostaa lopullisen kantansa (hyväksymällä käsiteltävänä olevan päätöksen) Itävallan viranomaisten esittämään myyntimenettelyyn/rakenneuudistus suunnitelmaan liittyvistä valtiontuista <sup>(49)</sup>.

(341) Lisäksi Itävallan tasavalta on sitoutunut olemaan myöntämättä Austrian Airlinesille tai Austrian Airlines -yritysryhmän osalle kymmenen vuoden ajan pelastamistuen myöntämisaikakohdasta tai rakenneuudistuskauden päättymisestä uusia pelastamis- tai rakenneuudistustukia,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

#### 1 artikla

Itävallan Austrian Airlinesille myöntämää rakenneuudistustukea pidetään EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti yhteismarkkinoille soveltuvana edellyttäen, että 2 artiklassa säädetty ehdot täytetään, sikäli kuin komissiolle ilmoitettu rakenneuudistus suunnitelma pannaan täytäntöön kokonaisuudessaan.

#### 2 artikla

1. Itävalta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, jotta Austrian Airlines supistaa kokonaiskapasiteettiaan tarjottuina istuinkilometreinä vuoden 2010 loppuun mennessä 15 prosenttia tammikuun 2008 tasosta. Lisäksi Austrian Airlinesin kapasiteetin kasvu rajataan keskimääräiseen kasvuasteeseen, jonka Euroopan lentoyhtiöiden liitto on määrittänyt jäsenyrityksilleen. Tätä ylärajaa sovelletaan vuoden 2015 loppuun saakka tai siihen saakka, kun Austrian Airlines saavuttaa tasapainoisen EBIT:n, jos näin tapahtuu ennen vuoden 2015 loppua.

2. Itävalta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, jotta Austrian Airlines vähentää omistusosuuttaan Schedule Coordination Austria GmbH:sta 25 prosenttiin 30 päivään syyskuuta 2009 mennessä ja jotta Flughafen Wien AG tai jokin toinen osapuoli, jossa Austrian Airlinesilla tai Flughafen Wien AG:llä on määräysvalta, ei tämän rakenneuudistusprosessin jälkeen omista enemmistöä Schedule Coordination Austria GmbH:sta.

3. Itävalta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, jotta asiassa COMP/M.5440 – Lufthansa / Austrian Airlines tehdyn keskittymien valvontaa koskevan päätöksen ehtoja noudatetaan.

<sup>(48)</sup> Ks. alaviite 28.

<sup>(49)</sup> Ks. edellä 15 kohta.

4. Itävalta irtisanoo tai neuvottelee uudelleen asetuksen (EY) N:o 847/2004 säännösten mukaisesti kahdenväliset lentoliikennesopimukset, joihin ei sisälly yhteisön nimeämistä koskevaa lauseketta. Itävalta tiedottaa komissiolle toimenpiteistä, jotka se on toteuttanut varmistaakseen, että tällaiset sopimukset ovat yhteisön oikeuden mukaisia yhteisön nimeämisen tunnustamisen osalta.

5. Itävalta esittää komissiolle 31 päivään joulukuuta 2009 mennessä kertomuksen rakenneuudistussuunnitelman edistymisestä ja hallinnoinnista sekä toteutetuista toimenpiteistä, joilla vähennetään Austrian Airlinesin omistusosuutta Schedule Coordination Austria GmbH:sta. Itävalta ilmoittaa 31 päivään huhtikuuta 2010 mennessä 2 artiklan 4 kohdan täytäntöönpanemi-

seksi toteutetut toimet. Itävalta esittää komissiolle vuosittain kertomukset rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta ja kapasiteetin kasvuasteesta vuoteen 2015 saakka.

*3 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Itävallan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 28 päivänä elokuuta 2009.

*Komission puolesta*

Antonio TAJANI

*Varapuheenjohtaja*