



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

13 päivänä toukokuuta 2015*

Valtiontuki — Itävallan Austrian Airlines -konsernille myöntämä rakenneuudistustuki — Päätös, jossa tuki todetaan yhteismarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että tietyt ehdot täytetään — Austrian Airlines -konsernin yksityistäminen — Tuensaajan määrittäminen — Valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annetut suuntaviivat

Asiassa T-511/09,

Niki Luftfahrt GmbH, kotipaikka Wien (Itävalta), edustajinaan asianajajat H. Asenbauer ja A. Habeler,

kantajana,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinään aluksi B. Martenczuk ja K. Gross, avustajinaan asianajaja G. Quardt, sittemmin Martenczuk ja R. Sauer, avustajinaan asianajajat Quardt ja J. Lipinsky,

vastaajana,

jota tukevat

Itävallan tasavalta, asiamiehinään C. Pesendorfer ja M. Klamert,

Deutsche Lufthansa AG, kotipaikka Köln (Saksa), edustajinaan aluksi asianajajat H.-J. Niemeyer, H. Ehlers ja M. Rosenberg, sittemmin asianajajat Niemeyer, Ehlers, C. Kovács ja S. Völcker,

Austrian Airlines AG, kotipaikka Wien, edustajinaan aluksi asianajajat H.-J. Niemeyer, H. Ehlers ja M. Rosenberg, sittemmin asianajajat Niemeyer, Ehlers ja C. Kovács,

ja

Österreichische Industrieholding AG, kotipaikka Wien, edustajinaan asianajajat T. Zivny, P. Lewisch ja H. Kristoferitsch,

väliintulijoina,

jossa on kyse 28.8.2009 tehdyn komission päätöksen 2010/137/EY – valtiontuki C 6/09 (ex N 663/08) – Itävalta – Austrian Airlines – rakenneuudistussuunnitelma (EUVL 2010, L 59, s. 1), jolla Itävallan tasavallan Austrian Airlines -konsernille Lufthansa-konsernin viimeksi mainittua ostaessa myöntämä rakenneuudistustuki todetaan yhteismarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että tietyt ehdot täytetään, kumoamista koskevasta vaatimuksesta,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja D. Gratsias sekä tuomarit M. Kancheva (esittelevä tuomari) ja C. Wetter,

kirjaaja: hallintovirkamies K. Andová,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 25.6.2014 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Asian tausta

- 1 Austrian Airlines -konserni (jäljempänä Austrian Airlines) muodostuu kolmesta yrityksestä, joita ovat Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, joka on vuonna 1957 perustettu verkon kautta tarjottaviin palveluihin keskittyvä lentoliikenteen harjoittaja, Tiroler Luftfahrt GesmbH, joka on vuonna 1978 perustettu alueellinen tytäryhtiö, ja Lauda Air Luftfahrt GmbH, joka on vuonna 1979 perustettu tilausliikennettä harjoittava yhtiö. Austrian Airlines on lentoyhtiö, jonka kotipaikka on Wienissä (Itävalta), ja sen liikennekeskuksina ovat Wienin kansainvälinen lentoasema ja Innsbruckin (Itävalta) lentoasema. Austrian Airlines kuuluu Star Alliance -liittoumaan. Itävallan tasavalta omisti Austrian Airlinesista 41,56 prosentin suuruisen osuuden Österreichische Industrieholding AG -nimisen holdingyhtiön (jäljempänä ÖIAG) kautta, ja se oli tämän perusteella Austrian Airlinesin suurin osakkeenomistaja.
- 2 Kantaja Niki Luftfahrt GmbH on Itävallan oikeuden nojalla perustettu yhtiö, jonka kotipaikka on Wienissä ja jolla on nimellä ”FlyNiki” tai ”Niki” tunnettu lentoyhtiö. Se toimii Wienistä, Linzistä (Itävalta), Salzburgista (Itävalta), Grazista (Itävalta) ja Innsbruckista käsin, joista sillä on lentoja muun muassa koko Eurooppaan ja Pohjois-Afrikkaan. Kantaja oli kanteen nostamisajankohtana 76-prosenttisesti Privatstiftung Laudan (yksityissäätiö Lauda) ja 24-prosenttisesti toisen saksalaisen lentoyhtiön Air Berlinin omistuksessa.
- 3 Austrian Airlinesilla on ollut usean vuoden ajan merkittäviä taloudellisia vaikeuksia. Kyseisten vaikeuksien johdosta Itävallan liittohallitus antoi 12.8.2008 yksityistämistoimeksiannon, jolla ÖIAG valtuutetaan myymään kaikki osuutensa Austrian Airlinesista. Kyseistä toimeksiantoa jatkettiin 29.10.2008 31.12.2008 saakka.
- 4 ÖIAG julkaisi 13.8.2008 Itävallan lehdistössä ja kansainvälisessä lehdistössä ilmoituksia, joissa se kehotti potentiaalisia sijoittajia ilmaisemaan kiinnostuksensa ostamaan sen omistamat osuudet Austrian Airlinesista. Tarjoajilla oli 24.8.2008 saakka aikaa ilmaista kiinnostuksensa. Kiinnostuksensa ilmaisi yhteensä 12 sijoittajaa.
- 5 Sijoittajille ilmoitettiin 28.8.2008, että niiden oli esitettävä ostosuunnitelma 12.9.2008 mennessä. Suunnitelman oli sisällettävä tietoja tarjoajasta, strateginen suunnitelma Austrian Airlinesin tulevaisuudesta, ehdotus liiketoimen rakenteeksi, tietoja suunnitellusta rahoituksesta sekä joitakin lisätietoja sopimuksen sisällöstä (vakuudet, takaukset). Vain kolme luovutusta koskevaa suunnitelmaa esitettiin, ja niiden takana olivat Air France-KLM, Deutsche Lufthansa AG (jäljempänä Lufthansa) ja venäläinen liikenteenharjoittaja S7.

- 6 Niitä kolmea yritystä, jotka olivat esittäneet luovutusta koskevan suunnitelman, pyydettiin 16.9.2008 jättämään lopullinen tarjouksensa ilman kauppahintaa viimeistään 21.10.2008 ja lopullisen tarjouksensa kappahinnan kanssa viimeistään 24.10.2008.
- 7 Pelkästään Lufthansa esitti 21.10.2008 pyydetyllä tavalla tarjouksen, johon oli liitetty sopimus ja strateginen suunnitelma ja jossa ei ilmoitettu kauppahintaa. Lufthansa esitti 24.10.2008 sitovan tarjouksen, jossa mainittiin hinta, jonka se oli valmis maksamaan ÖIAG:n osuuksista Austrian Airlinesista.
- 8 Ostotarjouksessa todettiin seuraavaa:
 - Lufthansa maksaa ÖIAG:lle 366 268,75 euron suuruisen kauppahinnan
 - ÖIAG saa tilanteen paranemiseen liittyvän takuun (Besserungsschein), jonka nojalla voi syntyä oikeus jopa 162 miljoonan euron suuruisen lisämaksuun
 - ÖIAG maksaa erillisyyhtiön kautta 500 miljoonan euron suuruisen avustuksen, joka käytetään Austrian Airlinesin pääoman lisäämiseen.
- 9 Tilanteen paranemiseen liittyvän takuun osalta sovittiin, että kolme vuotta määräpäivän jälkeen tai viimeistään sen jälkeen, kun 31.12.2011 päättyvän ajanjakson rahoituskertomukset on laadittu, ÖIAG saisi enintään 162 miljoonan euron suuruisen lisämaksun.
- 10 Österreichische Luftverkehrs-Holding-GmbH:n, josta Lufthansan kokonaan omistama Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs-GmbH omistaa 49,8 prosenttia ja Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, joka on Itävallan oikeuden mukaan perustettu säätiö, jonka perustaja on Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs, 50,2 prosenttia, oli tarkoitus hankkia ÖIAG:n Austrian Airlinesista omistamat osuudet.
- 11 Samaan aikaan kyseisen liiketoimen kanssa Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH:n oli tarkoitus hankkia Austrian Airlinesin kaikki muut osuudet ostotarjouksella tai ostamalla ulos vähemmistöosakas (ns. squeeze-out) varmistaakseen, että sillä on omistuksessaan kaikki Austrian Airlinesin osuudet.
- 12 Lufthansan hallitusneuvosto hyväksyi liiketoimen 3.12.2008 ja ÖIAG:n hallitus 5.12.2008.
- 13 Itävallan tasavalta ilmoitti 21.12.2008 Euroopan yhteisöjen komissiolle toimenpiteet, jotka koskivat suunnitelmaa myydä sen osuus Austrian Airlinesista.
- 14 Itävallan tasavalta ilmoitti samanaikaisesti 19.12.2008 komissiolle päätöksestään myöntää Austrian Airlinesille pelastustukea 100-prosenttisena takuuna, jotta Austrian Airlines voisi saada rahoituksen 200 miljoonan euron suuruisena lainana.
- 15 Komissio hyväksyi valtiontuesta NN 72/08, Austrian Airlines – pelastustuki, 19.1.2009 tekemällään päätöksestä kyseisen takuun muodossa olevan pelastustuen, jonka oli tarkoitus päättyä, kun komissio tekee ilmoitetusta valtiontuesta lopullisen päätöksensä Itävallan viranomaisten esittämän myyntimenettelyn tai rakenneuudistus suunnitelman yhteydessä.
- 16 Komissio ilmoitti 11.2.2009 päivätyllä kirjeellä Itävallan tasavallalle päätöksestään aloittaa EY 88 artiklan 2 kohdassa määrätty valtiontukea koskeva muodollinen tutkintamenettely niiden toimenpiteiden osalta, jotka Itävallan tasavalta oli esittänyt luovuttaakseen osuutensa Austrian Airlinesista.
- 17 Itävallan tasavalta esitti 11.3.2009 komissiolle huomautuksensa muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta.

- 18 Samana päivänä muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskeva päätös julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä, ja asianomaisia kehoitettiin esittämään huomautuksensa (EUVL 2009, C 57, s. 8).
- 19 Komissio täsmensi kyseisessä päätöksessä aluksi, että sen oli määritettävä, vastaako Lufthansan maksama hinta ÖIAG:n Austrian Airlinesista omistamasta osuudesta markkinahintaa. Komissio esitti tässä yhteydessä epäilyksensä myynnin avoimuudesta, läpinäkyvyydestä ja varauksettomuudesta sekä tilanteen paranemiseen liittyvän takuun arvosta. Komissio totesi, että jos Austrian Airlinesista maksettu hinta ei vastaa markkinahintaa, olisi katsottava, että maksetun määrän ja markkinahinnan välinen erotus on valtiontukea.
- 20 Komission mielestä sen oli tämän jälkeen tutkittava Itävallan tasavallan väite, jonka mukaan Lufthansan maksama summa ei ollut valtiontukea siitä syystä, että kaikki muut ÖIAG:tä koskevat skenaarit olisivat merkinneet suurempia kustannuksia.
- 21 Koska Itävallan tasavalta oli ehdottanut rakenneuudistussuunnitelmaa siinä tilanteessa, että komissio katsoisi, että ilmoitettu toimenpide on valtiontukea, komissio täsmensi, että sen oli tarkastettava, oliko mainittu suunnitelma yhteensoveltuva sen 1.10.2004 antaman tiedonannon kanssa, joka koskee yhteisön suuntaviivoja valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EUVL C 244, s. 2) (jäljempänä vuoden 2004 suuntaviivat), ja sen 10.12.1994 antaman tiedonannon kanssa, joka koskee [EY 87] ja [EY 88] artiklan ja Euroopan talousalueesta (ETA) tehdyn sopimuksen 61 artiklan soveltamista valtiontukiin ilmailualalla (EYVL C 350, s. 5) (jäljempänä ilmailualaa koskevat vuoden 1994 suuntaviivat).
- 22 Komissio sai huomautuksia asianomaisilta, joihin myös kantaja kuului, ja se toimitti ne 15.4.2009 Itävallan tasavallalle.
- 23 Itävallan tasavalta toimitti 8.5.2009 komissiolle huomautuksensa asianomaisten muistutuksista.
- 24 Komissio sai samana päivänä ilmoituksen keskittymäsuunnitelmasta, jolla Lufthansan oli tarkoitus hankkia yksinomainen määräysvalta Austrian Airlinesissa.
- 25 Itävallan tasavallan pyynnöstä Austrian Airlinesin yksityistämisestä järjestettiin kokoukset 7. ja 18.5.2009. Näiden kokousten jälkeen komission pyytämät lisätiedot toimitettiin 22.5. ja 18.6.2009.
- 26 Komissio teki 28.8.2009 päätöksen 2010/137/EY – valtiontuki C 6/09 (ex N 663/08) – Itävalta – Austrian Airlines – rakenneuudistussuunnitelma (EUVL 2010, L 59, s. 1), jolla Itävallan tasavallan Austrian Airlinesille myöntämä rakenneuudistustuki todettiin yhteismarkkinoille soveltuvaksi edellyttäen, että tietyt ehdot täytetään (jäljempänä riidanalainen päätös).
- 27 Komissio pyysi Itävallan tasavaltaa ilmoittamaan sille Euroopan yhteisön perustamissopimuksen [88] artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22.3.1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 (EYVL L 83, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna tiettyjen asetusten ja päätösten mukauttamisesta tavaroiden vapaan liikkuvuuden, henkilöiden vapaan liikkuvuuden, yhtiöoikeuden, kilpailupolitiikan, maatalouden (eläinlääkintä- ja kasvinsuojelulainsäädäntö mukaan luettuna), liikennepolitiikan, verotuksen, tilastojen, energian, ympäristön, oikeus- ja sisäasioiden yhteistyön, tulliliiton, ulkosuhteiden, yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan sekä toimielinten aloilla Bulgarian ja Romanian liittymisen johdosta 20.11.2006 annetulla neuvoston asetuksella N:o 1791/2006 (EUVL L 363, s. 1), 25 artiklan mukaisesti tiedot, joiden Itävallan tasavalta katsoo kuuluvan salassapitovelvollisuuden piiriin, minkä jälkeen se julkaisi 9.3.2010 saman asetuksen 26 artiklan 3 kohdan mukaisesti Euroopan unionin virallisessa lehdessä riidanalaisen päätöksen version, josta oli poistettu luottamukselliset tiedot.

- 28 Komissio teki 28.8.2009 myös päätöksen K(2009) 6690 lopullinen (asia COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines), jolla yrityskeskittymän, jolla Lufthansa hankkii yksinomaisen määräysvallan Austrian Airlinesissa, todetaan soveltuvan yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan edellyttäen, että esitettyjä sitoumuksia noudatetaan, ja jonka tiivistelmä on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL 2010, C 16, s. 11) (jäljempänä keskittymän hyväksymisestä tehty päätös).
- 29 Komissio arvioi riidanalaisessa päätöksessä, että Lufthansan ÖIAG:lle maksama kauppahinta vastikkeena tämän Austrian Airlinesista omistamista osuuksista vastasi negatiivista hintaa siltä osin kuin se perustui yhtäältä Austrian Airlinesille maksetun avustuksen määrän ja toisaalta tilanteen paranemiseen liittyvän takuun määrän ja ÖIAG:n omistamien osuuksien hankkimisesta maksetun määrän väliseen erotukseen. Tutkittuaan ÖIAG:n Austrian Airlinesista omistamien osuuksien arvon komissio tuli siihen johtopäätökseen, että Lufthansa tarjoama negatiivinen hinta vastasi markkinahintaa eikä sitä näin ollen voitu pitää Lufthansalle myönnettynä tukena.
- 30 Komissio huomautti kuitenkin, että kun valtio myy yrityksen negatiiviseen hintaan, se, että kyseinen hinta vastaa markkinahintaa, ei ole riittävä peruste sen osoittamiseksi, että valtio on toiminut markkinataloussijoittajana ja ettei mitään valtiontukea ole myönnetty. Tällaisen sijoittajan on näet verrattava negatiivista markkinahintaa kustannuksiin, joista sen olisi pitänyt vastata muiden ratkaisujen yhteydessä. Komissio katsoi tältä osin, että käsiteltävässä tapauksessa Austrian Airlinesin konkurssi, josta ei olisi aiheutunut valtiolle mitään kustannuksia, olisi merkinnyt valtion kannalta edullisempaa vaihtoehtoa kuin sen Austrian Airlinesista omistaman osuuden myyminen negatiivisen hintaan. Komissio katsoi tämän perusteella, että negatiivisen hinnan kokonaismäärää oli pidettävä Austrian Airlinesille myönnettynä julkisina varoina ja että kyseisten varojen myöntäminen, jonka voidaan katsoa johtuvan valtiosta, yritykselle, joka kilpailee muiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kanssa, vahingoittaa yhteisön sisäistä kauppaa ja merkitsee siis EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.
- 31 Tutkittuaan kyseessä olevaa tukea komissio katsoi, että tuki on EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettua yhteismarkkinoille soveltuvaa tukea edellyttäen, että tietyt ehdot täytetään ja sikäli kuin komissiolle ilmoitettu rakenneuudistussuunnitelma pannaan täytäntöön kokonaisuudessaan.
- 32 Riidanalaisen päätöksen päätösoasassa todetaan seuraavaa:

”1 artikla

Itävallan Austrian Airlinesille myöntämää rakenneuudistustukea pidetään EY – – 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti yhteismarkkinoille soveltuvana edellyttäen, että 2 artiklassa säädetyt ehdot täytetään, sikäli kuin komissiolle ilmoitettu rakenneuudistussuunnitelma 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 omistussuuttaan Schedule Coordination Austria GmbH:stä 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:stä.

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

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 omistussuuttoa Schedule Coordination Austria GmbH:stä. Itävalta ilmoittaa 31 päivään huhtikuuta 2010 mennessä 2 artiklan 4 kohdan täytäntöönpanemiseksi toteutetut toimet. Itävalta esittää komissiolle vuosittain kertomukset rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta ja kapasiteetin kasvuasteesta vuoteen 2015 saakka.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Itävallan tasavallalle.”

Asian käsittelyn vaiheet

- 33 Kantaja nosti nyt käsiteltävän kanteen SEUT 263 artiklan neljännen kohdan nojalla unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 21.12.2009 toimittamallaan kannekirjelmällä.
- 34 Itävallan tasavalta toimitti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 23.4.2010 väliintulohakemuksen, jossa se pyysi saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia. Unionin yleisen tuomioistuimen kuudennen jaoston puheenjohtaja hyväksyi Itävallan tasavallan väliintulohakemuksen 15.6.2010 antamallaan määräyksellä.
- 35 Lufthansa ja Austrian Airlines toimittivat unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 27.4.2010 väliintulohakemukset, joissa ne pyysivät saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia.
- 36 ÖIAG toimitti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 7.5.2010 väliintulohakemuksen, jossa se pyysi saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia.
- 37 Itävallan tasavalta jätti väliintulokirjelmänsä unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 30.8.2010 toimittamallaan asiakirjalla.
- 38 Unionin yleisen tuomioistuimen jaostojen kokoonpanon muutoksen vuoksi esittelevä tuomari nimettiin seitsemänten jaostoon, jolle tämä asia näin ollen siirrettiin 27.9.2010.
- 39 Kantaja jätti huomautuksensa Itävallan tasavallan väliintulokirjelmästä unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 18.10.2010 toimittamallaan asiakirjalla.

- 40 Komissio ja Itävallan tasavalta jättivät huomautuksena kantajan Itävallan tasavallan väliintulokirjelmästä esittämässään huomautuksissa tekemistä prosessinjohtotoimia koskevista pyynnöistä ja asian selvittämistoimia koskevasta pyynnöstä unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 11.11.2010 toimittamallaan asiakirjoilla.
- 41 Unionin yleisen tuomioistuimen seitsemännen jaoston puheenjohtaja hyväksyi Lufthansan, Austrian Airlinesin ja ÖIAG:n väliintulohakemukset 29.11.2010 antamallaan määräyksellä.
- 42 Lufthansa, Austrian Airlines ja ÖIAG jättivät väliintulokirjelmänsä unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 14.2.2011 toimittamallaan asiakirjoilla.
- 43 Kantaja jätti huomautuksensa Lufthansan, Austrian Airlinesin ja ÖIAG:n väliintulokirjelmistä unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 13.5.2011 toimittamallaan asiakirjalla.
- 44 Unionin yleisen tuomioistuimen jaostojen kokoonpanon muutoksen vuoksi esittelevä tuomari nimettiin ensimmäiseen jaostoon, jolle nyt käsiteltävä asia näin ollen siirrettiin 16.5.2012.
- 45 Unionin yleinen tuomioistuin totesi asiakirjojen esittämistä koskevasta asian selvittämistoimesta 10.7.2012 antamassaan määräyksessä ensinnäkin, ettei eräitä kantajan väitteitä voida komission mukaan ottaa tutkittaviksi sen johdosta, että ne perustuvat yksityiskohtaisiin tietoihin, jotka eivät sisälly siihen Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistun riidanalaisen päätöksen versioon, josta on poistettu luottamukselliset osat, toiseksi, että kantaja on liittänyt kanteeseensa riidanalaisen päätöksen version, josta on poistettu luottamukselliset osat, ja kolmanneksi, että siitä riidanalaisen päätöksen versiosta, joka ei ole luottamuksellinen, poistetut tiedot ovat tarpeen päätöksen asianmukaiseksi ymmärtämiseksi ja näin ollen myös riidan ratkaisemiseksi, minkä jälkeen se määräsi komission unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 65 artiklan b alakohdan, 66 artiklan 1 kohdan ja 67 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan perusteella toimittamaan riidanalaisen päätöksen täydellisen version, sellaisena kuin se oli annettu tiedoksi sen adressaatille eli Itävallan tasavallalle. Määräyksessä täsmennettiin, että riidanalaisen päätöksen täydellistä versiota ei menettelyn tässä vaiheessa toimitettaisi kantajalle eikä asian muillekaan asianosaisille lukuun ottamatta Itävallan tasavaltaa, joka oli jo sen adressaatti. Komissio noudatti kyseistä pyyntöä 25.7.2012.
- 46 Unionin yleinen tuomioistuin kehotti kantajaa 11.7.2012 työjärjestyksen 64 artiklan nojalla tarkentamaan, oliko sillä ollut mahdollisuus tutustua riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon, sellaisena kuin se on annettu tiedoksi Itävallan tasavallalle. Kantaja vastasi 26.7.2012 tähän kysymykseen myöntävästi.
- 47 Unionin yleinen tuomioistuin lähetti 18.2.2013 asianosaisille useita pyyntöjä työjärjestyksen 64 artiklan 3 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettuina prosessinjohtotoimina.
- 48 Unionin yleinen tuomioistuin totesi aluksi, että kanteeseen sisältyvät yksityiskohtaiset tiedot, jotka eivät sisällyneet Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistun riidanalaisen päätöksen versioon, olivat kyseisen päätöksen täydellisessä versiossa ja että kantaja oli vahvistanut saaneensa tiedon riidanalaisen päätöksen täydellisestä versiosta voidakseen valmistella kanteensa, minkä jälkeen se kehotti komissiota täydentämään puolustustaan ja ottamaan kantaa kaikkiin mainitussa kanteessa esitettyihin kanneperusteisiin, väitteisiin ja perusteluihin, joihin se ei ollut vielä ottanut kantaa sillä perusteella, että se loukkaisi näin tehdessään SEUT 339 artiklassa tarkoitettua salassapitovelvollisuutta.
- 49 Unionin yleinen tuomioistuin pyysi tämän jälkeen komissiota ilmoittamaan, voidaanko, ja missä laajuudessa, kaikkien riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon sisältyvien tietojen luottamuksellisuus poistaa kantajan ja muiden asianosaisten osalta nyt käsiteltävää oikeusriitaa varten. Jos komissio haluaisi pitää kaikki nämä tiedot luottamuksellisina, sitä pyydettiin perustelemaan

luottamuksellisen käsittelyn pysyttäminen suhteessa jokaiseen luottamukselliseksi väitettyyn seikkaan nähden, jotta unionin yleinen tuomioistuin voi tehdä päätöksen tästä työjärjestyksen 67 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan nojalla.

- 50 Lopuksi unionin yleinen tuomioistuin kehotti myös väliintulijoita esittämään perustellun näkemyksensä riidanalaisen päätöksen täydellisen version luottamuksellisuudesta.
- 51 Itävallan tasavalta ja ÖIAG vastasivat kyseiseen prosessinjohtotoimeen 14. ja 18.3.2013. Komissio, Austrian Airlines ja Lufthansa vastasivat puolestaan 19.3.2013.
- 52 Koska komissio oli perustellakseen riidanalaisen päätöksen täydellisen version luottamuksellisuuden säilyttämisen viitannut 19.3.2013 päivätyssä vastauksessaan vain Itävallan tasavallan kieltäytymiseen luopua mainitun päätöksen luottamuksellisuudesta, unionin yleinen tuomioistuin pyysi 18.7.2013 komissiota työjärjestyksen 64 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdan nojalla esittämään syyt, joiden johdosta se oli hyväksynyt luottamuksellisuutta koskevan Itävallan tasavallan pyynnön, kuhunkin riidanalaisen päätöksen täydellisen version luottamukselliseksi väitettyyn seikkaan nähden, ja täsmentämään kriteerit, joita oli sovellettu siitä päättämiseksi, että kyse oli tiedoista, jotka saattoivat kuulua etenkin salassapitovelvollisuudesta valtioneuvoston päätöksissä 1.12.2003 annetussa tiedonannossa K(2003) 4582 (EUVL C 297, s. 6) tarkoitetun liikesalaisuuden piiriin. Komissio vastasi tähän prosessinjohtotoimeen 19.9.2013.
- 53 Unionin yleisen tuomioistuimen jaostojen kokoonpanon muutoksen vuoksi esittelevä tuomari nimettiin kahdeksanteen jaostoon, jolle tämä asia näin ollen siirrettiin 1.10.2013.
- 54 Unionin yleinen tuomioistuin päätti 14.11.2013 tutkittuaan komission ja väliintulijoiden esittämät perustelut riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon sisältyvien tietojen luottamuksellisuudesta palauttaa kyseisen version komissiolle ja määräsi uudesta prosessinjohtotoimesta, jolla se kehotti komissiota toimittamaan riidanalaisen päätöksen uuden version, josta tämän oli poistettava yksinomaan luottamukselliset tiedot, joita ei ollut mainittu kantajan kirjelmässä, jotta kyseinen versio voidaan antaa tiedoksi muille asianosaisille.
- 55 Komissio kieltäytyi 3.12.2013 päivätyssä kirjeessä noudattamasta kyseistä prosessinjohtotoimea muun muassa sillä perusteella, että koska unionin yleinen tuomioistuin oli lähettänyt sille riidanalaisen päätöksen luottamuksellisen täydellisen version ja koska se ei ollut arvostellut sen päätöksen perusteltavuutta, jolla komissio oli poistanut tiettyjä tietoja riidanalaisen päätöksen julkisesta versiosta, joka ei ollut luottamuksellinen, komissio ei katsonut olevansa velvollinen valmistelemaan riidanalaisen päätöksen uutta versiota.
- 56 Määräyksellä, joka annettiin 27.1.2014, unionin yleinen tuomioistuin yhtäältä määräsi komission toimittamaan riidanalaisen päätöksen version, josta sen oli poistettava yksinomaan luottamukselliset tiedot, joita ei ollut mainittu kantajan kirjelmässä, ja toisaalta päätti, että kantajan edustajat sekä Itävallan tasavallan asiamiehet ja ÖIAG:n, Lufthansan ja Austrian Airlinesin edustajat voisivat tutustua kyseiseen asiakirjaan unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamossa sen toimittamisen jälkeen suulliseen käsittelyn ajankohtaan saakka voimatta kuitenkaan tehdä siitä jäljennöksiä. Komissio noudatti tätä asian selvittämistointia 13.2.2014.
- 57 Unionin yleinen tuomioistuin päätti 11.3.2014 asianosaisia kuultuaan pitää suullisen pääkäsittelyn suljettuina ovin, ja kyseinen käsittely järjestettiin 25.6.2014.

Asianosaisten vaatimukset

- 58 Kantaja vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin

- kumoaa riidanalaisen päätöksen
 - velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 59 Komissio vaatii Itävallan tasavallan, ÖIAG:n, Lufthansan ja Austrian Airlinesin tukemana, että unionin yleinen tuomioistuin
- jättää kanteen tutkimatta ainakin osittain ja toissijaisesti hylkää sen perusteettomana
 - velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

1. Tutkittavaksi ottaminen

Se, ettei kannekirjelmän alkuperäiskappaletta ole allekirjoitettu

- 60 Komissio väittää vastineessaan, ettei sille toimitettua kannekirjelmää ole allekirjoitettu, joten se ei täytä työjärjestyksen 43 artiklan 1 kohdan vaatimuksia ja on siis jätettävä tutkimatta. Komissio on kuitenkin 25.6.2014 järjestetyssä istunnossa luopunut tästä oikeudenkäyntiväitteestä vastauksena unionin yleisen tuomioistuimen esittämään kysymykseen niistä johtopäätöksistä, jotka se tekee unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamon 14.4.2010 päivätystä kirjeestä, jolla kirjaamo vahvisti sille, että kantajan edustaja oli todellakin allekirjoittanut kannekirjelmän alkuperäiskappaleen.

Se, että kantaja on käyttänyt tietoja, joita ei ole Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistussa riidanalaisen päätöksen versiossa mutta jotka sisältyvät Itävallan tasavallalle tiedoksiannetun riidanalaisen päätöksen versioon

- 61 Komissio väittää työjärjestyksen 114 artiklassa tarkoitettua oikeudenkäyntiväitettä muodollisesti esittämättä, että kanne on jätettävä osittain tutkimatta, koska se sisältää väitteitä, jotka koskevat eräitä tietoja, joiden perusteella komissio on kantajan mukaan virheellisesti päätellyt kyseessä olevan tuen olevan yhteismarkkinoille soveltuva, ja joita ei ole kannekirjelmään liitettyssä Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistussa riidanalaisen päätöksen versiossa.
- 62 Komission mielestä sen on mahdotonta ottaa kantaa kyseisiin väitteisiin SEUT 339 artiklassa tarkoitettua salassapitovelvollisuutta loukkaamatta. Tällä seikalla rajoitetaan kuitenkin sen puolustautumisoikeuksien käyttöä ja se johtaa näin ollen kanteen osittaiseen tutkimatta jättämiseen työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla siltä osin kuin kanteessa viitataan kyseessä oleviin tietoihin.
- 63 Komissio väittää lisäksi, että kanne on jätettävä osittain tutkimatta siltä osin kuin se sisältää kyseessä olevat tiedot, sen perusteella, että kantaja on saanut nämä tiedot sääntöjenvastaisesti. Komission mukaan se, että kanteen ei todeta tältä osin jättävän täyttämättä tutkittavaksi ottamisen edellytykset osittain, merkitsee sen tavan hyväksymistä, jolla kantaja on päässyt tutustumaan kyseessä oleviin tietoihin, ja tällaisiin käytäntöihin kannustamista. Tällä voidaan loukata taloudellisten toimijoiden luottamusta siihen, että niiden komissiolle valtioneuvosten tutkintamenettelyn yhteydessä mahdollisesti välittämiä luottamuksellisia tietoja suojataan, ja kannustaa niitä olemaan toimittamatta tällaisia tietoja komissiolle enää tulevaisuudessa, millä haitattaisiin valtioneuvosten tutkintamenettelyjen tehokkuutta kokonaisuudessaan.

- 64 Ensimmäiseksi on todettava niistä komission väitteistä, jotka koskevat työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdan rikkomista, etteivät ne ole vakuuttavia.
- 65 On näet huomautettava vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenevän, että työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan unionin yleisessä tuomioistuimessa nostetussa kanteessa on mainittava oikeudenkäynnin kohde ja siinä on oltava yhteenveto kanteen oikeudellisista perusteista. Näiden mainintojen on oltava riittävän selviä ja täsmällisiä, jotta vastaaja voi valmistella puolustuksensa ja jotta unionin yleinen tuomioistuin voi harjoittaa valvontaansa. Oikeusvarmuuden ja hyvän oikeudenkäytön takaamiseksi on tarpeen, että ne olennaiset tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joihin kanne perustuu, käyvät ilmi ainakin pääpiirteittäin itse kannekirjelmästä, kunhan ne on esitetty johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi (määräys 28.4.1993, De Hoe v. komissio, T-85/92, Kok., EU:T:1993:39, 20 kohta ja määräys 11.7.2005, Internationaler Hilfsfonds v. komissio, T-294/04, Kok., EU:T:2005:280, 23 kohta).
- 66 Komissio ei väitä, ettei kanteeseen sisältyvien kanneperusteiden esitys ole selvä tai täsmällinen, vaan ainoastaan, ettei se ole voinut vastata kantajan väitteisiin lakisääteisen velvoitteen vuoksi. Komissio ei siis osoita, että työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdassa vahvistettuja muotovaatimuksia on jätetty noudattamatta siten, että se johtaisi edellä 65 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitettuun tutkimatta jättämiseen.
- 67 Ei ole myöskään mahdollista hyväksyä sitä komission puolustautumisoikeuksiansa loukkaamisen osalta esittämää perustelua, jossa nojaututaan siihen, ettei komissio voisi vastata niihin kantajan väitteisiin, jotka perustuvat riidanalaisen päätöksen julkiseen versioon sisältymättömiin tietoihin.
- 68 Luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, joka voi SEUT 263 artiklan neljännen kohdan nojalla nostaa kanteen kyseisen artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettua toimesta, voi vedota rajoituksetta kaikkiin saman artiklan toisessa kohdassa mainittuihin perusteisiin.
- 69 Näin ollen rajoituksista, jotka kohdistuvat tällaisen kantajan oikeuteen vedota tarkoituksenmukaisiksi katsomiinsa kumoamisperusteisiin, on sen vuoksi, että ne merkitsevät myös Euroopan unionin perusoikeuskirjan 47 artiklassa vahvistetun tehokkaita oikeussuojakeinoja koskevan oikeuden rajoitusta, säädettävä saman perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdan mukaan unionin oikeudessa ja niiden on oltava kyseisen määräyksen vaatimusten mukaisia. Niiden on erityisesti suhteellisuusperiaatteen mukaisesti oltava tarpeellisia ja vastattava tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleiseen etuun liittyviä tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia.
- 70 Tästä on huomautettava, että SEUT 339 artiklassa, johon komissio vetoaa oikeudenkäyntiväitteensä tueksi, määrätään, että komissio ei saa ilmaista salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja eikä varsinkaan tietoja yrityksistä niiden liikesuhteista tai kustannustekijöistä. Kyseinen velvollisuus on palautettu mieleen asetuksen N:o 659/1999 24 artiklassa saman asetuksen mukaisesti kerättyjen tietojen osalta. Mainitun säännöksen mukaan salassapitovelvollisuus koskee paitsi komissiota myös jäsenvaltioita ja niiden virkamiehiä ja muita niiden palveluksessa olevia henkilöitä, mukaan lukien komission nimeämät riippumattomat asiantuntijat. Asetuksen N:o 659/1999 25 artiklassa täsmennetään, että komissio ilmoittaa saman asetuksen II–V ja VII luvun mukaisesti tehdyistä päätöksistä viipymättä asianomaiselle jäsenvaltiolle ja antaa sille mahdollisuuden ilmoittaa komissiolle, minkä tietojen se katsoo kuuluvan salassapitovelvollisuuden piiriin. Komissio on lisäksi selvittänyt salassapitovelvollisuudesta valtioneuvoston päätöksissä antamassaan tiedonannossa K(2003) 4582 (ks. edellä 52 kohta), kuinka se käsittelee valtioneuvoston päätösten vastaanottajina olevien jäsenvaltioiden pyyntöjä käsitellä osia päätöksistä salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvina ja sellaisina, ettei niiden pidä olla julkaistavassa versiossa.

- 71 On korostettava, ettei SEUT 339 artiklassa eikä asetuksen N:o 659/1999 24 artiklassa säädetä nimenomaisesti siitä, että kanneperusteet, jotka perustuvat kanteen kohteena olevaan päätökseen sisältyviin seikkoihin, jotka väitetään poistetun kyseisen päätöksen julkisesta versiosta ja joihin kantaja on voinut tutustua ainoastaan saamalla haltuunsa ilman komission lupaa saman päätöksen täydellisen luottamuksellisen version, olisi jätettävä tutkimatta.
- 72 Vaikka kyseisiä säännöksiä voitaisiin tulkita tällä tavalla, on todettava, ettei niitä voida soveltaa nyt käsiteltävän asian olosuhteissa.
- 73 Komission unionin yleisen tuomioistuimen prosessinjohtotoimeen 19.9.2013 antamasta vastauksesta näet ilmenee, että se toimitti 31.8.2009 riidanalaisen päätöksen Itävallan tasavallalle kehottamalla tätä samanaikaisesti ilmoittamaan sille 15 työpäivän kuluessa kyseiseen päätökseen sisältyvät tiedot, jotka tämän mukaan ovat luottamuksellisia ja joita ei saa julkaista. Itävallan tasavalta pyysi 18.9.2009 päivätyllä kirjeellä komissiota poistamaan tiettyjä riidanalaisessa päätöksessä olevia tietoja niiden luottamuksellisuuden vuoksi. Itävallan tasavallalle lähetetyssä 29.9.2009 päivätyssä kirjeessä komissio ilmoitti viimeksi mainitulle, ettei se voinut suostua tämän pyyntöön kokonaisuudessaan, ja toimitti tälle riidanalaisen päätöksen väliaikaisen sensuroidun version samalla kun se pyysi tätä hyväksymään sen viiden työpäivän kuluessa. Itävallan tasavalta antoi 2.10.2009 päivätyllä kirjeellä olennaisilta osin suostumuksensa komission toimittamalle riidanalaisen päätöksen versiolle. Se pyysi kuitenkin jälleen kerran poistamaan riidanalaisen päätöksen 61 ja 63 perustelukappaleeseen sisältyvät tiedot esittämällä täydentäviä perusteluja, jotka sen mukaan oikeuttavat kyseisten tietojen luottamuksellisen käsittelyn. Tutkittuaan uudelleen Itävallan tasavallan esittämät perustelut komissio poisti asianomaiset tiedot riidanalaisen päätöksen 61 ja 63 perustelukappaleesta, toimitti kyseisen päätöksen (jäljempänä riidanalaisen päätöksen julkinen versio) kolmansille, joita asia koskee, mukaan lukien kantajalle, ja julkaisi sen 13.10.2009 internetsivustollaan. Riidanalaisen päätöksen julkinen versio julkaistiin tämän jälkeen 9.3.2010 Euroopan unionin virallisessa lehdessä.
- 74 Unionin yleinen tuomioistuin on komission tavoin todennut, että kantaja esittää kanteessa väitteitä, jotka perustuvat tietoihin, joiden tosin väitetään olevan riidanalaisessa päätöksessä mutta jotka eivät sisälly kanteeseen liitettyyn riidanalaisen päätöksen julkiseen versioon. Unionin yleinen tuomioistuin on lisäksi todennut, että niissä riidanalaisen päätöksen julkisen version perustelukappaleissa, joihin kantaja viittaa kyseessä olevia tietoja koskevien väitteidensä tueksi, on maininta, jonka mukaan eräät tiedot on poistettu niiden luottamuksellisuuden vuoksi.
- 75 Kyseessä olevat kanteessa mainitut tiedot koskivat sen oman rahoitusosuuden suuruutta, jonka Austrian Airlines ottaa yksin vastattavakseen, ja sitä prosenttiosuutta, jota kyseisen osuuden oletetaan vastaavan rakenneuudistuskustannuksista, Austrian Airlinesin arvioitujen liiketappioiden määrää, Lufthansan oman rahoitusosuuden määrää, Lufthansan ja Austrian Airlinesin kumulatiivisen oman rahoitusosuuden määrää ja rakenneuudistuskustannusten määrää siinä tilanteessa, ettei sitä, että Lufthansa ottaa vastattavakseen Austrian Airlinesin liiketappioista, ja sitä, että Lufthansa osallistuu Austrian Airlinesin velkaantumisasteen pienentämiseen, katsottaisi osallistumiseksi rakenneuudistuskustannuksiin.
- 76 Kyseiset tiedot koskivat myös tiettyjä rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteitä, liikenteen optimoimista tiettyjen maiden välillä, kapasiteetin supistamisprosentteja Austrian Airlinesin reittiliikenteessä ja tilauslentoliikenteessä vuosina 2008 ja 2009, niiden lentokoneiden määrää, jotka Austrian Airlinesilla oli tarkoitus olla vuonna 2011, sekä niiden lentokoneiden määrää ja tyyppiä, jotka Austrian Airlinesin oli tarkoitus ottaa käyttöön, kyseisten lentokoneiden hankintatapaa ja päivämäärää, jolloin ne oli tarkoitus ottaa käyttöön.
- 77 Koska unionin yleisellä tuomioistuimella ei ollut tässä vaiheessa riidanalaisen päätöksen täydellistä versiota, se ei voinut tarkastaa, olivatko kantajan väitteet kyseisen päätöksen sisällöstä todenmukaisia.

- 78 Kyseiset väitteet koskivat kuitenkin tietoja, jotka ovat merkityksellisiä nyt käsiteltävän riidan ratkaisemiseksi, koska kantaja vetoaa kanteensa tueksi etenkin valtioneuvoston päätösten rikkomiseen sen vuoksi, ettei osuus, jolla tuensaaja osallistuu rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseen, ollut riittävä, ettei todellista rakenneuudistussuunnitelmaa ollut olemassa ja ettei kyseessä olevan valtioneuvoston aiheuttamien kilpailun vääristymisten korjaamiseksi ollut olemassa riittäviä vastasuoritteita.
- 79 Komissio olisi lisäksi voinut vastatessaan näihin tietoihin perustuviin kantajan väitteisiin joutua ainakin implisiittisesti osoittamaan vääräksi kantajan argumentit, jotka koskevat riidanalaisen päätöksen täydellisen version sisältöä, ja loukkaamaan siis SEUT 339 artiklassa tarkoitettua salassapitovelvollisuutta.
- 80 Kun otetaan huomioon kyseessä olevien tietojen merkitys oikeusriidan ratkaisemiselle, unionin yleinen tuomioistuin määräsi siis komission toimittamaan riidanalaisen päätöksen täydellisen version täsmentämällä, ettei sitä esitettäisi menettelyn tässä vaiheessa kantajalle eikä väliintulijoille Itävallan tasavaltaa lukuun ottamatta, jotta voitaisiin tarkastaa, että kanteessa mainitut tiedot, jotka eivät sisälly riidanalaisen päätöksen julkiseen versioon, vastaavat todellakin riidanalaisen päätöksen täydellisessä versiossa olevia tietoja. Komissio toimitti vastauksena tähän selvitystoimeen täydellisen version riidanalaisesta päätöksestä. Unionin yleinen tuomioistuin saattoi siis todeta, että kantajan väitteet, jotka koskevat riidanalaisen päätöksen täydellisen version sisältöä, pitävät todellakin paikkaansa.
- 81 Unionin yleinen tuomioistuin kehotti samanaikaisesti kantajaa prosessinjohtotoimella toteamaan, oliko sillä ollut mahdollisuus tutustua riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon. Kantaja totesi vastauksena tuohon kysymykseen, että sen asianajajilla oli ollut mahdollisuus tutustua kyseiseen asiakirjaan kanteen valmistelemiseksi.
- 82 Unionin yleinen tuomioistuin katsoi näin ollen, että komissiota sitova salassapitovelvollisuus oli jäänyt kantajaan nähden vaille tarkoitusta niiden kanteeseen sisältyvien tietojen osalta, jotka eivät sisällyneet riidanalaisen päätöksen julkiseen versioon vaan jotka olivat riidanalaisen päätöksen täydellisessä versiossa, koska kyseessä olevat tiedot olivat jo kantajan tiedossa.
- 83 Kyseessä olevien tietojen luonteen perusteella tämä velvollisuus oli jäänyt vaille tarkoitusta myös väliintulijoihin nähden. On näet huomautettava, että riidanalaisen päätöksen täydellinen versio on osoitettu Itävallan tasavallalle ja se on siis tämän perusteella saanut tietoonsa kyseisen asiakirjan sisällön. Salassapitovelvollisuuden loukkaamisen vaarasta muihin väliintulijoihin nähden on korostettava, että kyseessä olevat tiedot, jotka koskivat Austrian Airlinesin rakenneuudistussuunnitelman kustannuksia, Austrian Airlinesin ja Lufthansan osuutta kyseisen rakenneuudistussuunnitelman kustannuksista, Austrian Airlinesin ennustettavissa olevia liiketappioita ja rakenneuudistussuunnitelman sisältöä, olivat kaikella todennäköisyydellä ÖIAG:n, Austrian Airlinesin ja Lufthansan tiedossa. Vaikka komissiolla on tältä osin epäilyksiä, unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että komission tehtävänä oli pyytää, että kanne käsitellään luottamuksellisesti kyseisten väliintulijoiden osalta, mitä se ei kuitenkaan ole tehnyt.
- 84 Unionin yleinen tuomioistuin on tässä yhteydessä pyytänyt komissiota prosessinjohtotoimella ottamaan kantaa kaikkiin niihin väitteisiin, perusteluihin ja perusteisiin, joihin se ei ollut vielä ottanut kantaa sen vuoksi, ettei se ollut voinut tehdä sitä SEUT 339 artiklaa rikkomatta, ja komissio otti niihin kantaa toimittamalla 19.3.2013 täydentävän vastineen.
- 85 Kun otetaan huomioon se, että yhtäältä riidanalaisen päätöksen täydellisessä versiossa oli myös tietoja, jotka oli poistettu riidanalaisen päätöksen julkisesta versiosta niiden luottamuksellisuuden vuoksi ja jotka eivät olleet kanteessa, ja että toisaalta oli olemassa epäselvyyttä siitä, oliko kantajalla ollut todellakin mahdollisuus tutustua riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon kokonaisuudessaan sen unionin yleisen tuomioistuimen tältä osin esittämään kysymykseen antamasta vastauksesta huolimatta, unionin yleinen tuomioistuin pyysi lisäksi komissiolta, voisiko tämä poistaa luottamuksellisuuden

kaikkien riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon sisältyvien tietojen osalta tätä oikeudenkäyntiä varten. Unionin yleinen tuomioistuin kehotti myös väliintulijoita ottamaan kantaa riidanalaisen päätöksen täydellisen version luottamuksellisuuteen.

- 86 Tutkittuaan komission ja väliintulijoiden esittämät perustelut sille, että kieltäytyminen poistamasta riidanalaisen päätöksen täydellisen version luottamuksellisuus on oikeutettua, unionin yleinen tuomioistuin lähetti kyseisen asiakirjan komissiolle ja kehotti tätä uudella prosessinjohtotoimella toimittamaan riidanalaisen päätöksen version, josta komission oli poistettava yksinomaan ne luottamukselliset tiedot, joita ei ollut mainittu kantajan kirjelmässä, jotta se voitaisiin antaa tiedoksi muille asianosaisille. Koska komissio kieltäytyi toimittamasta mainittua asiakirjaa, unionin yleinen tuomioistuin antoi 27.1.2014 asian selvittämistä koskevan määräyksen, johon komissio vastasi 13.2.2014.
- 87 Jotta kyseessä olevien tietojen luottamuksellisuus otettaisiin huomioon kolmansien osalta, unionin yleinen tuomioistuin teki lisäksi asianosaisia kuultuaan päätöksen järjestää suullinen pääkäsittely suljetuin ovin.
- 88 Tässä yhteydessä on korostettava, että komissio on vastauksena unionin yleisen tuomioistuimen suullisessa käsittelyssä esittämään kysymykseen todennut, että se katsoo suljetuin ovin järjestetystä suullisesta käsittelystä huolimatta edelleen, että sitä sitoo vieläkin salassapitovelvollisuus ja että kanne on näin ollen jätettävä osittain tutkimatta siltä osin kuin komissio ei ole sen perusteella voinut käyttää täysimääräisesti puolustautumisoikeuksiaan.
- 89 Unionin yleinen tuomioistuin katsoo kuitenkin, että edellä esitettyjen seikkojen perusteella komissio ei voi nyt käsiteltävässä asiassa vedota puolustautumisoikeuksiansa loukkaamiseen, joka perustuu väitettyyn mahdottomuuteen vastata kantajan väitteisiin salassapitovelvollisuutta loukkaamatta.
- 90 Komission esittämä oikeudenkäyntiväite, joka perustuu mahdottomuuteen vastata yksinomaan riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon sisältyviin tietoihin perustuviin väitteisiin, on siis hylättävä.
- 91 Toiseksi on todettava siitä komission näkemyksestä, jonka mukaan kanne olisi jätettävä osittain tutkimatta sillä perusteella, että siihen sisältyy tietoja, jotka kantaja on saanut sääntöjenvastaisesti, ettei myöskään kyseinen näkemys ole vakuuttava.
- 92 Komissio tyytyy näkemyksensä tueksi näet väittämään, että se, että kantaja voisi unionin yleisessä tuomioistuimessa käytävässä menettelyssä käyttää sääntöjenvastaisesti saatuja tietoja, on omiaan vahingoittamaan valtioneuvoston valvontajärjestelmää Euroopan unionissa, koska sen johdosta taloudellisten toimijoiden olisi vähemmän houkuttelevaa uskoa sille luottamuksellisia tietoja valtioneuvoston tutkintamenettelyn yhteydessä.
- 93 Tällaisia näkökohtia, vaikka ne olisivatkin perusteltuja, ei yhtäältä voida pitää seikkoina, jotka oikeuttaisivat jättämään SEUT 263 artiklan nojalla nostetun kanteen tutkimatta työjärjestyksen 44 artiklaa koskevan oikeuskäytännön, sellaisena kuin se on mainittu edellä 65 kohdassa, perusteella. Toisaalta koska ei ole olemassa nimenomaisia säännöksiä, joiden mukaan valtioneuvoston kanteen päätöksen luottamuksellisiin seikkoihin perustuvat kanneperusteet on jätettävä tutkimatta, komission esiin tuomat yleiset näkökohdat ovat merkityksettömiä.
- 94 Pitää tosin paikkansa, että – kuten komissio on antanut ymmärtää – kantajalla oli mahdollisuus pyytää komissiota antamaan sille oikeus tutustua riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30.5.2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1049/2001 (EYVL L 145, s. 43) säädettyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti tai riitauttaa kanteessaan – kuten Itävallan tasavalta

ja Lufthansa ovat väittäneet – se, että riidanalaisen päätöksen julkisesta versiosta on poistettu tietyt tiedot niiden väitetyn luottamuksellisuuden vuoksi ja pyytää unionin yleistä tuomioistuinta määräämään prosessinjohtotoimesta täydellisen version saamiseksi.

- 95 On kuitenkin korostettava, että komissiosta ja Itävallan tasavallasta poiketen kantajaa ei sido SEUT 339 artiklassa ja asetuksen N:o 659/1999 24 artiklassa tarkoitettu salassapitovelvollisuus.
- 96 Siltä osin kuin kantajalla oli jo ollut mahdollisuus tutustua riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon sisältyviin tietoihin, mikään ei siis velvoittanut sitä turvautumaan johonkin edellä 94 kohdassa tarkoitetuista menettelyistä.
- 97 Kantaja saattoi näet myös tyytyä – kuten se on tehnyt – esittämään kanteessaan väitteitä, jotka koskivat riidanalaisen päätöksen täydellisen version sisältöä.
- 98 Tässä tilanteessa unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että koska kyseessä olevan väitteet koskivat oikeusriidan ratkaisemisen kannalta olennaisia tietoja, sen tehtävänä oli tarkastaa mainittujen väitteiden todenperäisyys määräämällä riidanalaisen päätöksen täydellisen version toimittamisesta.
- 99 Tästä seuraa, että myös komission esittämä oikeudenkäyntiväite, joka koskee yksinomaan riidanalaisen päätöksen täydelliseen versioon sisältyvien tietojen käyttämistä kanteessa, on hylättävä.

2. Asiakysymys

- 100 Kantaja esittää nyt käsiteltävän kanteen tueksi kolme kanneperustetta, joista ensimmäinen koskee EUT-sopimuksen määräysten rikkomista, toinen perusteluvelvollisuuden noudattamatta jättämistä ja kolmas harkintavallan väärinkäyttöä.
- 101 Unionin yleinen tuomioistuin katsoo tarkoituksenmukaisesti tutkia heti alkuun toisen kanneperusteen, joka koskee perusteluvelvollisuuden noudattamatta jättämistä.

Toinen kanneperuste, joka koskee perusteluvelvollisuuden noudattamatta jättämistä

- 102 Kantajan toinen kanneperuste jakautuu kahteen osaan, joista ensimmäinen koskee perustelujen virheellisyyttä vastasuoritteiden riittävyuden osalta ja toinen perustelujen virheellisyyttä tuen ainutkertaisuuden periaatteen noudattamisen osalta.

Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee perustelujen puutteellisuutta siltä osin kuin on kyse vastasuoritteiden riittävydestä kyseessä olevilla markkinoilla vallitsevan tilanteen kannalta

- 103 Kantaja väittää yhtäältä, että riidanalaisessa päätöksessä ei ole mitään viittausta markkinatilanteeseen, johon kyseisen tuen myöntäminen saattaa vaikuttaa, ja toisaalta, että riidanalaisessa päätöksessä ei ole perusteluja niiden vastasuoritteiden riittävyuden osalta, joita kyseinen päätös edellyttää mainituilla markkinoilla vallitsevan tilanteen kannalta.
- 104 Tältä osin on todettava, että perusteluvelvollisuus on olennainen menettelymääräys, joka on erotettava perustelujen paikkansapitävyydestä, joka koskee riidanalaisen toimen aineellista lainmukaisuutta. Väitteet ja lausumat, joilla pyritään kiistämään kyseisen toimen perusteltavuus, ovat näin ollen tehottomia perustelujen puuttumista tai niiden puutteellisuutta koskevan kanneperusteen yhteydessä (tuomio 22.3.2001, Ranska v. komissio, C-17/99, Kok., EU:C:2001:178, 35–38 kohta ja tuomio 15.6.2005, Corsica Ferries France v. komissio, T-349/03, Kok., EU:T:2005:221, 52 ja 59 kohta; ks. vastaavasti tuomio 6.4.2006, Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke v. komissio, T-17/03, Kok., EU:T:2006:109, 70 ja 71 kohta).

- 105 On myös huomautettava, että perusteluvollisuuden laajuus riippuu kyseessä olevan toimen luonteesta ja siitä asiayhteydestä, jossa se on annettu. Perusteluista on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmevä toimen toteuttaneen toimielimen päättely siten, että yhtäältä unionin tuomioistuimet voivat tutkia toimenpiteen laillisuuden ja toisaalta niille, joita toimi koskee, selviävät sen syyt, jotta he voivat puolustaa oikeuksiaan ja arvioida, onko päätös perusteltu. Perusteluissa ei tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevia yksityiskohtia, koska tutkittaessa sitä, täyttävätkö toimen perustelut SEUT 296 artiklan vaatimukset, on otettava huomioon sen sanamuodon lisäksi myös asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt (tuomio 2.4.1998, komissio v. Sytraval ja Brink's France, C-367/95 P, Kok., EU:C:1998:154, 63 kohta ja tuomio 3.3.2010, Freistaat Sachsen v. komissio, T-102/07 ja T-120/07, Kok., EU:T:2010:62, 180 kohta).
- 106 Komissio ei etenäkään ole velvollinen ottamaan kantaa kaikkiin asianomaisten sille esittämiin väitteisiin. Riittää, että se esittää sellaiset tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joilla on olennainen merkitys päätöksen systematiikan kannalta (tuomio 1.7.2008, Chronopost ja La Poste v. UFX ym., C-341/06P ja C-342/06 P, Kok., EU:C:2008:375, 96 kohta ja edellä 105 kohdassa mainittu tuomio Freistaat Sachsen ym. v. komissio, EU:T:2010:62, 180 kohta).
- 107 Ensinnäkin on huomautettava sellaisen maininnan väitetystä puuttumisesta, joka koskee markkinatilannetta, johon kyseessä olevan tuen myöntäminen saattaa vaikuttaa, että SEUT 296 artiklassa asetetun perusteluvollisuuden noudattamista on arvioitava siihen asiayhteyteen nähden, jossa kyseinen päätös on tehty. Tästä on korostettava, että riidanalainen päätös on tehty samana päivänä kuin päätös, jolla hyväksyttiin Lufthansan ja Austrian Airlinesin keskittymä ja jossa komissio on täsmällisesti tutkinut kyseisen keskittymän vaikutuksia markkinoihin. Riidanalaisen päätöksen 316 perustelukappaleesta ilmenee lisäksi komission katsoneen, että markkinatilanne edellytti käsiteltävässä tapauksessa supistamaan kapasiteettia lisää rakenneuudistussuunnitelman mukaiseen kapasiteetin supistamiseen nähden. Riidanalaisen päätöksen 322 ja 324 perustelukappaleesta ilmenee lisäksi, että rakenneuudistussuunnitelma perustui oletukseen, jonka mukaan vuonna 2010 markkinat alkavat taas kehittyä myönteisesti ja joka oikeutti Austrian Airlinesin kapasiteetin rajoitetun nostamisen eurooppalaisten lentoliikenteen harjoittajien todettuun keskimääräiseen kasvuasteeseen vuoden 2015 loppuun saakka tai siihen saakka, kunnes Austrian Airlines on saavuttanut kannattavuusrajan.
- 108 Tästä seuraa, että – toisin kuin kantaja väittää – riidanalaisesta päätöksestä eivät puutu kaikki maininnat siitä markkinatilanteesta, johon kyseessä olevan tuen myöntäminen saattoi vaikuttaa.
- 109 Toiseksi on väitetty, ettei riidanalaisessa päätöksessä ole perusteluja mainitulla päätöksellä edellytettävien vastasuoritteiden riittävydestä markkinatilanteen kannalta, ja tältä osin on palautettava mieleen ne perustelut, jotka kantaja esittää kyseisen väitteen tueksi.
- 110 Kantaja väittää siis sekä kanteessa että vastauksessa, että kun komissio katsoo kyseessä olevan tuen olevan yhteismarkkinoille soveltuva, se sallii sellaisten kilpailua rajoittavien käytäntöjen vahvistamisen, joihin Lufthansa ja Austrian Airlines ovat syyllistyneet yhteisyrityksensä kautta vuodesta 2006 lukien, että vastasuoritteilla ei voida korjata tuen myöntämisestä seuraavia kilpailua rajoittavia vaikutuksia, että riidanalaisessa päätöksessä ei ole vahvistettu mitään vastasuoritetta niiden Itävallan ja Itä-Euroopan sekä Itävallan ja Lähi-idän välisten reittien markkinoiden osalta, joilla Austrian Airlines oli määräävässä markkina-asemassa, ja lopuksi, että riidanalaisessa päätöksessä ei ole vahvistettu vastasuoritteita Lufthansan ja Austrian Airlinesin harjoittaman vilpillisen hinnoittelupolitiikan torjumiseksi.
- 111 Nyt käsiteltävän kanneperusteen otsikosta huolimatta kantajan sekä kanteessa että vastauksessa esittämien väitteiden muotoilusta ilmenee näin ollen, että niillä pyritään todellisuudessa riitauttamaan komission kyseessä olevan tuen yhteismarkkinoille soveltuvuudesta tekemän arvioinnin oikeellisuus. Ne on tutkittava ensimmäisen kanneperusteen kolmannen osan, joka koskee

rakenneuudistussuunnitelman ja vastasuoritteiden riittämättömyyttä, yhteydessä. Kuten edellä 104 kohdassa on huomautettu, tällaiset väitteet ovat kuitenkin tehottomia perustelujen puuttumista tai niiden puutteellisuutta koskevan kanneperusteen yhteydessä.

112 Tästä seuraa, että toisen kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä perusteettomana.

Toisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee perustelujen puutteellisuutta tuen ainutkertaisuuden periaatteen noudattamisen osalta

113 Kantaja moittii komissiota yhtäältä siitä, ettei se ole ottanut riidanalaisessa päätöksessä kantaa niihin lukuisiin tukiin, joita Austrian Airlines on sen mukaan saanut aikaisemmin ja joiden olemassaolon kantaja on näyttänyt toteen kantelunsa yhteydessä, ja toisaalta siitä, että se on katsonut, että kyseessä olevat tuet eivät olleet ristiriidassa tuen ainutkertaisuuden periaatteen kanssa.

114 Tässä yhteydessä on huomautettava ensinnäkin, että edellä 106 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan komissio ei ole EY 87 artiklan 3 kohdan nojalla tehtyjen päätösten osalta velvollinen ottamaan kantaa kaikkiin asianomaisten sille esittämiin väitteisiin. Riittää, että se esittää sellaiset tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joilla on olennainen merkitys päätöksen systematiikan kannalta (edellä 106 kohdassa mainittu tuomio Chronopost ja La Poste v. UFEX ym., EU:C:2008:375, 96 kohta ja edellä 105 kohdassa mainittu tuomio Freistaat Sachsen ym. v. komissio, EU:T:2010:62, 180 kohta).

115 On kuitenkin myös huomautettava, että tuen ainutkertaisuuden periaatteella on erityistä merkitystä arvioitaessa rakenneuudistustuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille, kuten nyt käsiteltävään asiaan sovellettavien vuoden 2004 suuntaviivojen 72 kohdasta ilmenee.

116 On todettava, että komissio on ottanut kantaa kyseisen periaatteen noudattamiseen nyt käsiteltävässä tapauksessa huomauttamalla riidanalaisen päätöksen 339 perustelukappaleessa todenneensa, ettei Austrian Airlines itse eikä mikään muukaan samaan konserniin kuuluva yritys ole saanut aiemmin rakenneuudistustukia.

117 Kantaja ei siis voi väittää, että komissio ei ole noudattanut perusteluvollisuuttaan, koska se ei ole ottanut riidanalaisessa päätöksessä yksityiskohtaisesti kantaa kaikki niihin väitteisiin, joihin kantaja oli vedonnut hallinnollisessa menettelyssä osoittaakseen, että Austrian Airlinesille oli aikaisemmin myönnetty sääntöjenvastaisia tukia.

118 Lisäksi on todettava väitteestä, jonka mukaan komissio on virheellisesti katsonut, ettei kyseessä olevien tukien myöntäminen ollut ristiriidassa tuen ainutkertaisuuden periaatteen kanssa, että sillä kyseenalaistetaan komission asiakysymyksestä tekemä arviointi ja se on edellä 104 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan näin ollen tehoton perustelujen virheellisyyttä tai perustelujen puuttumista koskevan kanneperusteen yhteydessä.

119 Toisen kanneperusteen toinen osa on siis hylättävä perusteettomana, ja toinen kanneperuste on näin ollen hylättävä kokonaisuudessaan perusteettomana.

Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee EY:n perustamissopimuksen määräysten rikkomista

120 Kantajan ensimmäinen kanneperuste jakautuu neljään osaan, joista ensimmäinen koskee ilmeistä arviointivirhettä tuensaajan henkilöllisyyden ja tukikelpoisuuden osalta, toinen sen osuuden riittämättömyyttä, jolla tuensaaja osallistuu itse rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseen, kolmas rakenneuudistussuunnitelman ja vastasuoritteiden riittämättömyyttä ja neljäs EY 43 artiklan rikkomista.

Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä tuensaajan henkilöllisyyden ja tukikelpoisuuden osalta

- 121 Kantaja moittii komissiota siitä, että se on tehnyt ilmeisen arviointivirheen tuensaajan henkilöllisyyden osalta, sillä tuensaaja ei kantajan mukaan ole Austrian Airlines vaan Lufthansa. Tämä alun perin tehty virhe kuvastuu riidanalaisen päätöksen laillisuuteen, koska Lufthansa ei ollut vaikeuksissa oleva yritys eikä se näin ollen voinut saada kyseessä olevaa rakenneuudistustukea. Kantaja väittää lisäksi, että jopa siinä tilanteessa, että kyseessä olevan tuen saaja olisi todellakin ollut Austrian Airlines, myöskään tämä ei täytä tuen saamisen edellytyksiä.
- 122 Ensinnäkin väitteestä, joka koskee komission tekemäksi väitettyä virhettä kyseessä olevan tuen saajan henkilöllisyyden osalta, on huomautettava, että vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että toimenpiteen luokittelu EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuksi tueksi edellyttää, että kaikki kyseisessä määräyksessä tarkoitetut edellytykset täyttyvät. Kyseessä on ensinnäkin oltava valtion toimenpide tai valtion varoista toteutettu toimenpide. Toiseksi toimenpiteen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kolmanneksi edellytetään, että toimenpiteellä annetaan sen kohteena olevalle jokin etu suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa. Neljänneksi toimenpiteen on vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua (ks. vastaavasti tuomio 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, Kok., EU:C:2003:415, 74 ja 75 kohta sekä tuomio 22.2.2006, Le Levant 001 ym. v. komissio, T-34/02, Kok., EU:T:2006:59, 110 kohta).
- 123 Tässä yhteydessä on huomautettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tavaroiden tai palveluiden tarjoaminen tavallista edullisemmin ehdoin voi olla EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea (ks. vastaavasti tuomio 2.2.1988, Kwekerij van der Kooy ym. v. komissio, 67/85, 68/85 ja 70/85, Kok., EU:C:1988:38, 28 ja 29 kohta; tuomio 20.11.2003, GEMO, C-126/01, EU:C:2003:622, 29 kohta ja tuomio 1.7.2010, Italia v. komissio, T-53/08, Kok., EU:T:2010:267, 59 kohta).
- 124 Sellaiseen tilanteeseen sovellettuna, jossa julkinen yksikkö myy omaisuutta yksityishenkilölle, tästä periaatteesta seuraa, että on tutkittava erityisesti, vastaako kyseisen omaisuuden myyntihinta markkinahintaa siten, että ostaja olisi voinut ostaa kyseisen omaisuuden vastaavaan hintaan normaaleissa markkinaolosuhteissa (ks. vastaavasti tuomio 16.9.2004, Valmont v. komissio, T-274/01, Kok., EU:T:2004:266, 45 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Komission on tätä varten sovellettava markkinatalouden ehdoin toimivan yksityisen sijoittajan arviointiperustetta sen varmistamiseksi, vastaako oletetun tuensaajan maksama hinta sitä hintaa, johon normaaleissa kilpailuolosuhteissa toimiva yksityinen toimija olisi voinut päätyä (ks. vastaavasti tuomio 2.9.2010, komissio v. Scott, C-290/07 P, Kok., EU:C:2010:480, 68 kohta ja tuomio 16.12.2010, Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, Kok., EU:C:2010:778, 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Tämän arviointiperusteen soveltaminen konkreettiseen tilanteeseen edellyttää lähtökohtaisesti monitahoista taloudellista arviointia (em. tuomio komissio v. Scott, EU:C:2010:480, 68 kohta).
- 125 Myös tuomioistuINVALVONNAN laajuudesta ja luonteesta on huomautettava, että perustamissopimuksessa määritellyn valtiontuen käsite on oikeudellinen ja sitä on tulkittava objektiivisten seikkojen perusteella. Tämän takia unionin tuomioistuinten on lähtökohtaisesti valvottava kokonaisvaltaisesti sitä, kuuluuko jokin toimenpide EY 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, ottaen huomioon niiden käsiteltävänä olevaan asiaan liittyvät konkreettiset seikat samoin kuin komission arvion teknisyyden ja monimutkaisuuden (ks. vastaavasti tuomio 16.5.2000, Ranska v. Ladbroke Racing ja komissio, C-83/98 P, Kok., EU:C:2000:248, 25 kohta ja tuomio 22.12.2008, British Aggregates v. komissio, C-487/06 P, Kok., EU:C:2008:757, 111 kohta). Unionin tuomioistuinten on nimittäin paitsi tutkittava esitettyjen todisteiden aineellinen paikkansapitävyys, luotettavuus ja johdonmukaisuus myös tarkistettava, sisältävätkö nämä todisteet kaikki ne merkitykselliset seikat, jotka on otettava huomioon monitahoisen tilanteen arvioinnissa, ja voivatko kyseiset todisteet tukea niistä tehtyjä päätelmiä (ks. edellä 124 kohdassa mainittu tuomio komissio v. Scott, EU:C:2010:480, 65 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 126 Tässä valvonnassa unionin tuomioistuinten tehtävänä ei kuitenkaan ole korvata omalla taloudellisia seikkoja koskevalla arvioinnillaan komission arviointia. Unionin tuomioistuinten valvoessa komission harkintavallan käyttöä monitahoisissa taloudellisissa kysymyksenasetteluissa tämä valvonta on rajoitettua valvontaa, joka kohdistuu välttämättä ainoastaan siihen, että menettelyä ja perusteluvollisuutta koskevia sääntöjä on noudatettu, että tosiseikat pitävät asiallisesti paikkansa, että näitä tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen virheellisesti ja ettei harkintavaltaa ole käytetty väärin (ks. edellä 124 kohdassa mainittu tuomio komissio v. Scott, EU:C:2010:480, 66 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 17.12.2008, Ryanair v. komissio, T-196/04, Kok., EU:T:2008:585, 41 kohta).
- 127 Lisäksi on täsmennettävä, että valtiontuesta tehdyn komission päätöksen lainmukaisuutta on arvioitava niiden tietojen perusteella, joita komissiolla saattoi olla käytettävissään päätöstä tehdessään (tuomio 10.7.1986, Belgia v. komissio, 234/84, Kok., EU:C:1986:302, 16 kohta; tuomio 14.9.2004, Espanja v. komissio, C-276/02, Kok., EU:C:2004:521, 31 kohta ja edellä 124 kohdassa mainittu tuomio Valmont v. komissio, EU:T:2004:266, 38 kohta). Tästä seuraa erityisesti, että koska valtiontuen käsitettä sovelletaan objektiiviseen tilanteeseen, joka arvioidaan sen ajankohdan mukaan, jolloin komissio tekee päätöksensä, tuomioistuinvalvonnassa on otettava huomioon tuona päivänä tehdyt arvioinnit (edellä 106 kohdassa mainittu tuomio Chronopost ja La Poste v. UFEX ym., EU:C:2008:375, 144 kohta).
- 128 Näiden periaatteiden nojalla on tarkastettava, onko komissio tehnyt nyt käsiteltävässä asiassa ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, että kyseessä olevan tuen saaja oli Austrian Airlines eikä Lufthansa.
- 129 Tässä tapauksessa kantaja väittää, että kyseessä oleva 500 000 000 euron suuruinen avustus on Lufthansalle myönnetty valtiontuki. Se väittää kyseisen näkemyksen tueksi, että mainittu avustus vastaa myyjän eli ÖIAG:n ostajalle eli Lufthansalle maksamaa hintaa vastikkeena negatiivisten omaisuuserien hankkimisesta. Tämä saa kantajan mukaan vahvistuksen siitä, että avustus on aluksi maksettu Suriba Beteiligungsverwaltungs GmbH:lle (jäljempänä Suriba), joka on Lufthansan täydessä määräysvallassa oleva yhtiö, ennen kuin se siirrettiin Austrian Airlinesille, josta on lopuksi tullut Lufthansan täysimääräisesti omistama tytäryhtiö. Kyseisen avustuksen maksaminen on kuitenkin valtion kannalta merkinnyt epäedullisempaa vaihtoehtoa kuin Austrian Airlinesin konkurssi.
- 130 Tästä on huomautettava, että Lufthansan esittämästä tarjouksesta ostaa Itävallan omistusosuus Austrian Airlinesista ilmenee, että 500 000 000 euron suuruisen julkisen avustuksen maksaminen Austrian Airlinesille oli yksi kyseisen oston edellytys samalla tavoin kuin se, että Lufthansa maksaa ÖIAG:lle 366 268,75 euron suuruisen kauppahinnan, ja se, että oli olemassa sellainen tilanteen paranemiseen liittyvä takuu, jonka nojalla voi syntyä oikeus jopa 162 miljoonan euron suuruisen lisämaksuun, joten kyseistä avustusta voidaan tarkastella negatiivisena tekijänä, joka sisältyy Itävallan tasavallan hyväksymään kauppahintaan vastikkeena se osuudesta Austrian Airlinesista.
- 131 Komissio on tehnyt kyseisen kauppahintaa koskevan arvioinnin riidanalaisessa päätöksessä eikä kantaja ole sitä muodollisesti riitauttanut.
- 132 On myös korostettava, että komissio on tutkinut riidanalaisessa päätöksessä markkinaehtoja ja todennut tämän jälkeen, että Lufthansan ehdottama hinta tarjouksessaan, joka koski Itävallan tasavallalla Austrian Airlinesista olevan osuuden ostamista, vastasi markkinahintaa, mitä kantaja ei ole riitauttanut nyt käsiteltävän kanteen yhteydessä.
- 133 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on niin, että kun valtiontukea saanut yritys on ostettu markkinahintaan eli korkeimpaan hintaan, jonka tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa toimiva yksityinen sijoittaja oli valmis maksamaan kyseisestä yhtiöstä tilanteessa, jossa se oli erityisesti valtiontukia saatuaan, kyseisen tuen katsotaan olevan arvostettu markkinahintaan ja sisältyvän kauppahintaan. Tässä tilanteessa ostajan ei voida katsoa saaneen etua verrattuna muihin markkinoilla toimiviin yrityksiin (ks. analogisesti tuomio 20.9.2001, Banks, C-390/98, Kok., EU:C:2001:456, 77 kohta).

- 134 Tästä seuraa, että kantaja ei osoita, miltä osin komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen katsoessaan riidanalaisessa päätöksessä, että Austrian Airlines oli saanut kyseessä olevan tuen.
- 135 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa kantajan väitteellä, jonka mukaan julkisen avustuksen maksaminen ei olisi ollut tarpeen siinä tilanteessa, että toinen toimija olisi ostanut Austrian Airlinesin, eikä edes siinä tilanteessa, että Austrian Airlines olisi voinut jatkaa toimintaansa itsenäisesti sellaisen vaihtoehtoisen rakenneuudistussuunnitelman käyttöön ottamisen johdosta, jonka Itävallan tasavallan väitetään pitäneen salassa.
- 136 Tällainen väite on näet sama asia kuin väittää, että kun Itävallan tasavalta hyväksyi ostotarjouksen, joka sisälsi 500 000 000 euron suuruisen negatiivinen tekijän sillä Austrian Airlinesista olevan osuuden osalta, se ei menetellyt markkinataloudessa toimivana yksityisenä sijoittajana.
- 137 Komissio on kuitenkin todennut juuri tämän riidanalaisessa päätöksessä, kun se katsoi, että Austrian Airlinesin konkurssiskenaario, josta ei olisi aiheutunut valtiolle mitään kustannuksia, olisi merkinnyt edullisempaa vaihtoehtoa valtiolle kuin Austrian Airlinesin myynti, joka edellytti 500 000 000 euron suuruisen julkisen avustuksen maksamista Austrian Airlinesille. Juuri tämän toteamuksen perusteella komissio katsoi riidanalaisessa päätöksessä, että kyseistä julkista avustusta oli pidettävä EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna valtiontukena, jonka Itävallan tasavalta oli myöntänyt Austrian Airlinesille.
- 138 Tätä päätelmää ei voida myöskään kyseenalaistaa sillä kantajan väitteellä, jonka mukaan Austrian Airlines ei ole saanut julkista avustusta, koska se, että ÖIAG maksoi kyseisen avustuksen Suriballe, joka on Lufthansan tytäryhtiö, ei ole johtanut Austrian Airlinesin pääoman korottamiseen. Vaikka Bundesgesetz über die Übertragung von Bundesbeteiligungen in das Eigentum der ÖIAG:n (liittovaltiolla ÖIAG:ssä olevien omistuosuuksien siirtämisestä 23.10.2009 annettu liittovaltion laki; BGBl. I, 87/1998) säännöksistä näet ilmenee, että 500 000 000 euron taloudellisella tuella on voitava korottaa Austrian Airlinesin pääomaa, siinä ei ole täsmennetty, että kyseinen toimenpide olisi välttämättä toteutettava osakepääoman korotuksena. Kuten komissio perustellusti väittää, kyseisen toimenpiteen tavoitteena on parantaa Austrian Airlinesin velkaantumistasetta lisäämällä sen omia varoja. Asiakirja-aineistosta ilmenee, että Austrian Airlinesin omia varoja on todellakin lisätty sen Suribaan sulautumisen kautta.
- 139 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella on hylättävä perusteettomana se kantajan väite, jonka mukaan Lufthansa on lopuksi saanut kyseessä olevan avustuksen sillä perusteella, että se on suoraan tai välillisesti hankkinut kaikki Austrian Airlinesin osuudet, koska ei ole kiistetty, etteikö julkinen avustus olisi ollut osa sitä negatiivista kauppahintaa, jonka Lufthansa maksoi Austrian Airlinesista, ja että kyseinen kauppahinta vastasi markkinahintaa.
- 140 Tämän perusteella on todettava, ettei sillä ole merkitystä, onko Lufthansa vuoden 2004 suuntaviivoissa tarkoitettu tukikelpoinen yritys.
- 141 Toiseksi väitteestä, jonka mukaan komissio on virheellisesti arvioinut riidanalaisessa päätöksessä, että Austrian Airlines oli yritys, jolle voitiin myöntää rakennusuudistustukea, on korostettava, että tällainen väite liittyy komission EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan soveltamisen yhteydessä tekemään arviointiin.
- 142 Tässä kohdassa on palautettava mieleen rakenneuudistustuen myöntämisen valvontaa koskevat merkitykselliset oikeussäännöt.
- 143 Ensimmäiseksi EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan yhteismarkkinoille soveltuvana voidaan pitää tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

- 144 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissiolla on EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan soveltamisen osalta laaja harkintavalta, jonka käyttäminen edellyttää koko yhteisöä silmällä pitäen tehtävää taloudellisten ja yhteiskunnallisten kysymysten monitahoista arviointia (ks. vastaavasti tuomio 24.2.1987, Deufil v. komissio, 310/85, Kok., EU:C:1987:96, 18 kohta; tuomio 29.4.2004, Italia v. komissio, C-372/97, Kok., EU:C:2004:234, 83 kohta ja edellä 104 kohdassa mainittu tuomio Corsica Ferries France v. komissio, EU:T:2005:221, 137 kohta).
- 145 Komissio voi lisäksi vahvistaa harkintavaltansa käyttöä koskevia periaatteita esimerkiksi antamalla vaikeuksissa olevia yrityksiä koskevien suuntaviivojen kaltaisia toimia, kunhan ne sisältävät ohjeita siitä, mitä linjaa tämän toimielimen on noudatettava, ja kunhan niillä ei poiketa perussopimuksen määräyksistä (ks. tuomio 30.1.2002, Keller ja Keller Meccanica v. komissio, T-35/99, Kok., EU:T:2002:19, 77 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 146 Tässä yhteydessä on korostettava rakenneuudistustuen käsitteestä, että vuoden 2004 suuntaviivojen 16 ja 17 kohdasta ilmenee, että komission mukaan tällaisella tuella pyritään palauttamaan vaikeuksissa olevan yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuus toisin kuin pelastustuella, joka on väliaikaista tukea ja jolla pyritään toimeenpanemaan viipymättä toteutettavia toimenpiteitä.
- 147 Toiseksi vakiintuneessa oikeuskäytännössä on todettu, että tuomioistuINVALVONTA, joka koskee komissiolla EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan soveltamisen osalta olevan harkintavallan käyttämistä, kohdistuu ainoastaan siihen, että menettelyä ja perusteluvollisuutta koskevia sääntöjä on noudatettu, että ratkaisun perustana olevat tosiseikat pitävät asiallisesti paikkansa, että asiassa ei ole tehty oikeudellista virhettä, että tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen virheellisesti tai että harkintavaltaa ei ole käytetty väärin (ks. vastaavasti tuomio 13.2.2003, Espanja v. komissio, C-409/00, Kok., EU:C:2003:92, 93 kohta ja edellä 104 kohdassa mainittu asia Corsica Ferries France v. komissio, EU:T:2005:221, 138 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Unionin yleinen tuomioistuin ei sitä vastoin voi korvata päätöksentekijän arviointia omalla taloudellisella arvioinnillaan (tuomio 25.6.1998, British Airways ym. v. komissio, T-371/94 ja T-394/94, Kok., EU:T:1998:140, 79 kohta ja edellä 104 kohdassa mainittu tuomio Corsica Ferries France v. komissio, EU:T:2005:221, 138 kohta).
- 148 Unionin yleisen tuomioistuimen on lisäksi myös tarkistettava, onko komission itse itselleen kyseisissä suuntaviivoissa asettamia vaatimuksia noudatettu (ks. vastaavasti edellä 145 kohdassa mainittu tuomio Keller ja Keller Meccanica v. komissio, 77 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 149 Unionin tuomioistuimet eivät sitä vastoin saa tulla komission tilalle ja suorittaa sen sijasta tutkintaa, jota se ei ole lainkaan toteuttanut, ja olettaa, mitä päätelmiä se olisi tehnyt tutkinnan päätteeksi (tuomio 1.7.2008, Deutsche Post v. komissio, T-266/02, Kok., EU:T:2008:235, 95 kohta; ks. vastaavasti edellä 124 kohdassa mainittu tuomio Valmont v. komissio, EU:T:2004:266, 136 kohta).
- 150 Näiden periaatteiden valossa on tutkittava väite, jonka mukaan komissio on katsonut virheellisesti riidanalaisessa päätöksessä, että Austrian Airlines oli yritys, jolle voitiin myöntää rakenneuudistustukea, koska se oli joutumassa Lufthansan haltuun, ja että Lufthansa pystyi yksin selviytymään Austrian Airlinesin vaikeuksista.
- 151 Vuoden 2004 suuntaviivojen 13 kohdassa, joka on suuntaviivojen siinä osassa, jossa komissio täsmentää vaikeuksissa olevan yrityksen käsitettä, todetaan seuraavaa:

”Yhtymään kuuluva tai yhtymän haltuun joutuva yritys voi saada pelastamis- tai rakenneuudistustukea vain silloin, kun voidaan osoittaa, että vaikeudet kohdistuvat ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjakko yhtymän sisällä, ja että nämä vaikeudet ovat niin vakavia, ettei yhtymä pysty selviytymään niistä itse. – –”

- 152 Aluksi on siis tarkastettava, kuuluiko Austrian Airlines riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana konserniin tai voitiinko se luonnehtia konsernin haltuun joutuvaksi yhtiöksi vuoden 2004 suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitettulla tavalla, ennen kuin voidaan tarvittaessa pohtia sitä, pystyikö Lufthansa selviytymään niistä vaikeuksista, joihin Austrian Airlines oli joutunut.
- 153 Tässä yhteydessä on huomautettava, että toisin kuin kantaja väittää, se, että ÖIAG oli hyväksynyt Lufthansan 5.12.2008 tekemän ostotarjouksen Austrian Airlinesista, ei merkitse sitä, että kyseisenä ajankohtana Austrian Airlines kuului jo Lufthansalle. Se, että ÖIAG luovuttaa tosiasiaa osuutensa Austrian Airlinesista Lufthansalle, edellytti näet komission lupaa, joka saatiin vasta myöhemmin 28.8.2009 keskittymän hyväksymisestä tehdyllä päätöksellä.
- 154 Käsiteltävässä asiassa kantaja on lisäksi myöntänyt suullisessa käsittelyssä, että 5.12.2008 Austrian Airlinesin osto eli se, että Lufthansa ostaa ÖIAG:n osuuden Austrian Airlinesista, edellytti kyseessä olevan avustuksen maksamista, kun taas kyseinen avustus itsessään edellytti komission lupaa.
- 155 Kyseessä olevan avustuksen maksamista ei voitu tarkastella erikseen, sillä se sisältyi siihen negatiiviseen kauppahintaan, jonka Lufthansa oli ehdottanut maksavansa ja jonka ÖIAG oli hyväksynyt.
- 156 Negatiivisen hinnan maksamista ja siis ÖIAG:n osuutta Austrian Airlinesista koskevan omistusoikeuden siirtämistä Lufthansalle oli näin ollen lykätty siihen saakka, kunnes kyseessä olevan avustus maksetaan.
- 157 On siis katsottava, että riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana Austrian Airlines ei kuulunut vielä Lufthansa-konserniin.
- 158 On siis selvitettävä, voitiinko Austrian Airlinesia pitää samana ajankohtana vuoden 2004 suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitettuna konsernin haltuun joutuvana yrityksenä.
- 159 Tässä yhteydessä on huomautettava, että yksi vuoden 2004 suuntaviivojen 13 kohdassa vahvistetuista periaatteista on kielto antaa konserniin kuuluvalle vaikeuksissa olevalle yritykselle pelastustukea tai rakenneuudistustukea, jos sen vaikeudet eivät kohdistu ainoastaan siihen ja niiden aiheuttajana on sattumanvarainen kustannustenjakko konsernin sisällä tai jos konsernilla on keinot selviytyä itse kyseistä vaikeuksista. Tämän kiellon tavoitteena on siis estää se, että konserni toimii niin, että valtio joutuu vastaamaan yhden sen muodostavan yrityksen rakenneuudistussuunnitelman kustannuksista, kun kyseinen yritys on vaikeuksissa ja kun konserni on itse aiheuttanut nämä vaikeudet tai kun sillä on keinot selviytyä niistä.
- 160 Tässä yhteydessä sillä, että pelastustukien tai rakenneuudistustukien myöntämistä koskevan kielto ulotetaan koskemaan konsernin ”haltuun joutuvia” vaikeuksissa olevia yrityksiä, pyritään välttämään se, että konserni kiertää kyseistä kieltoa hyötymällä siitä, että yritys, jota se on ostamassa, ei kuulu sille vielä muodollisesti silloin, kun rakenneuudistustuki maksetaan yritystoston kohteena olevalle yritykselle.
- 161 Tällaista tilannetta ei kuitenkaan voida rinnastaa nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevaan tilanteeseen, jossa se, että valtio maksaa kyseessä olevan avustuksen Austrian Airlinesille, muodostaa, kuten edellä 130 kohdassa on täsmennetty, negatiivisen tekijän, joka on sisällytetty Lufthansan ÖIAG:lle Austrian Airlinesin hankkimisesta maksamaan hintaan.
- 162 On siis todettava, että komissio ei ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä katsoessaan, että vuoden 2004 suuntaviivojen 13 kohdan soveltamisedellytykset eivät olleet täyttyneet käsiteltävässä tapauksessa.
- 163 Tämän perusteella ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä perusteettomana tarvitsematta tutkia sitä, saattoiko Lufthansa selviytyä riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana Austrian Airlinesin vaikeuksista.

Ensimmäisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee sen osuuden riittämättömyyttä, jolla tuensaaja osallistuu rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseen

164 Kantaja väittää komission katsoneen virheellisesti, että kyseessä olevan tuen saajan oma rahoitusosuus oli sopiva vuoden 2004 suuntaviivojen 43 kohdan kannalta.

165 Vuoden 2004 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. Tuensaajien 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 kassavaroja.”

166 Etenkin vuoden 2004 suuntaviivojen 44 kohdasta ilmenee, että komissio katsoo tavallisesti sopivaksi tuensaajan 50 prosentin suuruisen rahoitusosuuden suurten yritysten osalta.

167 Komission vastauksena unionin yleisen tuomioistuimen asian selvittämistoimesta 27.1.2014 antamaan määräykseen toimittaman riidanalaisen päätöksen version 307 perustelukappaleesta ilmenee myös seuraavaa:

”[K]omissio on tullut siihen tulokseen, että rakenneuudistuskustannukset nousevat kokonaisuudessaan noin 1 405 miljoonaan euroon (tai 1 048 miljoonaan euroon siinä tapauksessa, ettei Lufthansa vähennä Austrian Airlinesin velkaa 357 miljoonalla eurolla), jolloin oma rahoitusosuus (jonka Austrian Airlines ja/tai Lufthansa suorittaa yhdessä tai erikseen) on 905 miljoonaa euroa (tai 548 miljoonaa euroa). Tämä vastaa 64:ää prosenttia (tai 52:ta prosenttia) rakenneuudistuskustannuksista. Komissio voi näin ollen päätellä, että riittävää omaa rahoitusosuutta rakenneuudistuskustannuksista koskeva vaatimus täyttyvä käsiteltävänä olevassa asiassa.”

168 Kantajan väitteisiin on vastattava näiden seikkojen perusteella.

169 Ensinnäkin siitä kantajan väitteestä, jonka mukana pelkästään kyseessä olevan tuen saajan osallistuminen omilla varoilla on otettava huomioon tarkistettaessa sitä, onko osallistuminen rakenneuudistussuunnitelmaan sopiva, on riittävää todeta vuoden 2004 suuntaviivojen 43 kohdasta ilmenevän, että tuensaaja voi osallistua rakenneuudistukseen markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella.

170 Toiseksi ei voida hyväksyä sitä kantajan väitettä, jonka mukaan Lufthansan osallistuminen ei merkitse vuoden 2004 suuntaviivojen 43 kohdassa tarkoitettua ulkoista rahoitusta yhtäältä sen vuoksi, että vaikka Lufthansa ei ollutkaan ottamassa Austrian Airlinesia haltuun riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana, sitä ei voitu pitää ulkopuolisena sijoittajana, ja toisaalta sen vuoksi, että Lufthansa ei ole antanut Austrian Airlinesin käyttöön pääomaa rahana eikä muussa muodossa Austrian Airlinesin rakenneuudistusta varten.

171 Aluksi näet sillä, että Austrian Airlines ei ollut sellaisen vuoden 2004 suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitettujen yritysten tilanteessa, joka oli joutumassa yhtymän haltuun, kuten edellä 162 kohdassa on todettu, ei ole merkitystä siihen tosiseikkaan nähden, että Lufthansa oli riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana yksityinen sijoittaja, jonka ostotarjous käsitti paitsi 366 268,75 euron suuruisen summan maksamisen ja sellaisen tilanteen paranemiseen liittyvän takuun myöntämisen, jonka arvo

saattoi olla jopa 162 miljoonaa euroa, myös sellaisen negatiivisen hinnan maksamisen, joka muodostui Itävallan tasavallan Austrian Airlinesille maksamasta tuesta rakenneuudistukseen, johon Lufthansa oli sitoutunut osallistumaan komissiolle jätetyn rakenneuudistussuunnitelman yhteydessä.

- 172 Toisaalta vuoden 2004 suuntaviivojen 43 kohdan sanamuodosta itsestään ilmenee, ettei niissä edellytetä, että ulkoinen rahoitus saadaan rahana tai muussa muodossa olevana pääomana. Komissio on siis voinut ilmeistä arviointivirhettä tekemättä katsoa riidanalaisen päätöksen 303 ja 304 perustelukappaleessa, että tällainen ulkoinen rahoitus saattoi olla liiketappioiden kattamista tai sen kaltaisten kustannusten maksamista, jotka yleensä aiheutuvat keskittymästä.
- 173 Vaikka riidanalaisen päätöksen 302 perustelukappaleesta ilmenee, että komission mielestä pelkästään sitä, että Lufthansa vähentää Austrian Airlinesin velkaantumista, voitaisiin pitää sopivana osallistumisena rakenneuudistukseen ainoastaan, jos kyseinen velkaantumisen vähentäminen tapahtuu pääomaruiskeen muodossa eikä pelkkänä velkataakan haltuunottona, on lopuksi todettava, että tavoitteena on varmistaa, että Austrian Airlinesin velkaantumisen vähentäminen on todellista, eikä edellyttää, että Lufthansa osallistuminen rakenneuudistukseen tapahtuu juuri siinä muodossa, että annetaan pääomaa rahana.
- 174 Kolmanneksi on todettava kantajan väitteestä, jonka mukaan sitä, että Lufthansa ottaa vastattavakseen Austrian Airlinesin liiketappioista vuosien 2009 ja 2013 välisen ajanjakson osalta, on joka tapauksessa mahdotonta pitää osallistumisena Austrian Airlinesin rakenneuudistukseen sillä perusteella, että yhtäältä kyse ei ole todellisesta osallistumisesta, koska mainitut tappiot eivät ole vielä syntyneet ja ne voivat olla pienempiä kuin mitä on arvioitu, ja toisaalta näistä tulevista liiketappioista vastattavaksi ottamista ei voida rinnastaa, kuten komissio tekee, siihen, että rahoitusosuus rakenneuudistukseen maksetaan käteissuorituksena, että myös kyseinen väite on hylättävä, koska se perustu virheelliseen lähtökohtaan.
- 175 Riidanalaisen päätöksen 302 ja 303 perustelukappaleesta näet ilmenee, että – toisin kuin kantaja väittää – komissio ei rinnasta rakenneuudistuksen rahoitusosuutena maksettavaan käteissuoritukseen mahdollisten liiketappioiden kattamista vaan mahdollisen Lufthansan Austrian Airlinesin hyväksi tekemän pääomaruiskeen Austrian Airlinesin velkaantumisasteen alentamiseksi.
- 176 Riidanalaisen päätöksen 295 perustelukappaleesta ilmenee lisäksi komission katsoneen, että rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt Austrian Airlinesin kokonaistuloksen kehittymistä koskevat negatiiviset näkymät perustuivat realistisiin olettamiin, jotka koskivat polttoainehintaa, vaihtokursseja, liikennemääriä ja markkinakehitystä. Kantaja ei esitä mitään perustelua, jolla voitaisiin kyseenalaistaa näiden olettamien uskottavuus. Se ei siis selitä, miltä osin Austrian Airlinesin tulevat tappiot voisivat olla pienempiä kuin mitä rakenneuudistussuunnitelmassa arvioitiin.
- 177 Kantaja ei siis ole osoittanut, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen siltä osin kuin on kyse sen osuuden sopivuudesta vuoden 2004 suuntaviivojen 43 kohdan kannalta, jolla Austrian Airlines osallistuu itse rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseen.
- 178 Tästä seuraa, että ensimmäisen kanneperusteen toinen osa on hylättävä perusteettomana.

Ensimmäisen kanneperusteen kolmas osa, joka koskee rakenneuudistussuunnitelman ja vastasuoritteiden riittämättömyyttä

- 179 Kantaja arvostelee ensimmäisen kanneperusteen kolmannessa osassa yhtäältä rakenneuudistussuunnitelmassa vahvistettujen toimenpiteiden, joilla pyritään mahdollistamaan Austrian Airlinesin elinkelpoisuuden palauttaminen, ja toisaalta riidanalaisessa päätöksessä määrättyjen vastasuoritteiden sopivuutta.

– Rakenneuudistussuunnitelmassa vahvistetut toimenpiteet

180 Ensinnäkin on huomautettava siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan komissio on virheellisesti katsonut, että sen tutkittavaksi saatettu rakenneuodistussuunnitelma oli vuoden 2004 suuntaviivojen mukainen, vaikka kyseessä oleva tuki oli tarkoitettu yksinomaan Austrian Airlinesin rahoitusrakenteen uudistamiseen, että vuoden 2004 suuntaviivojen 17 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Rakenneuodistus on – – osa realistista, johdonmukaista ja kauaskantoista suunnitelmaa, jonka tavoitteena on palauttaa yrityksen elinkelpoisuus pitkällä aika-välillä. Rakenneuodistukseen sisältyy yleensä yksi tai useampi seuraavista seikoista: toiminnan tehokas uudelleenorganisointi ja järjeistämisen, johon tavallisesti kuuluu luopuminen tappiollisesta toiminnasta, sellaisen nykyisen toiminnan rakenteellinen uudistaminen, jonka kilpailukyky voidaan palauttaa, ja mahdollinen toiminnan monipuolistaminen suuntautumalla uuteen tuottavampaan toimintaan. Yritystoiminnan rakenteen uudistamista on yleensä täydennettävä rahoitusrakenteen uudistamisella (esimerkiksi pääomaruisket ja velkaantuneisuuden vähentäminen). Näiden suuntaviivojen mukaiset rakenneuodistustoimet eivät voi kuitenkaan rajoittua pelkkään rahoitustukeen, jonka tarkoituksena on korvata aiemmat tappiot puuttumatta tappioiden syntymiseen johtaneisiin syihin.”

181 Rakenneuodistukseen kuuluu siis tavallisesti vuoden 2004 suuntaviivojen mukaan yritystoimintaan liittyvä osa, jossa määrätään toimenpiteistä, joilla on tarkoitus organisoida uudelleen ja järjeistää yrityksen toiminnot, ja rahoitusrakenteeseen liittyvä osa, joka voidaan toteuttaa muun muassa pääomaruisket tai velkaantumisen vähentämisen muodossa. Tässä tarkoituksessa rakenneuodistus ei voi rajoittua rahoitustukeen.

182 Toisin kuin kantaja väittää, tämä ei merkitse kuitenkaan sitä, että rakenneuodistustuella olisi välttämättä rahoitettava rakenneuodistuksen yritystoimintaa koskevan osan yhteydessä toteutettuja toimenpiteitä. On siis otettava huomioon suuntaviivojen 43 kohta, josta ilmenee, että tuen määrä on rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuodistuksen toteuttamiseksi ottaen huomioon yrityksen käytettävissä olevat varat. Jos kyse on yrityksestä, joka on velkaantunut huomattavasti, kuten Austrian Airlines nyt käsiteltävässä asiassa, tuen olennainen osa osoitetaan johdonmukaisesti velkaantumisen vähentämiseen, kun taas tuensaaja huolehtii yritystoimintaa koskevista rakenneuodistustoimenpiteistä omilla varoillaan ja mahdollisella markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella.

183 Nyt käsiteltävä väite on näin ollen hylättävä perusteettomana.

184 Toiseksi on korostettava siltä osin kuin on kyse kantajan väitteestä, jonka mukaan komissio on katsonut riidanalaisessa päätöksessä virheellisesti, että Austrian Airlinesin rakenneuodistustoimenpiteet johtivat synergiaan kustannusten ja tulojen osalta, vaikka tällaiset synergiat ovat ominaisia kaikille keskittymille, että viimeksi mainittu seikka, vaikka se katsottaisiinkin toteennäytetyksi, ei osoita, etteivät kyseiset toimenpiteet ole sopivia käsiteltävässä tapauksessa ja ettei niillä voida parantaa Austrian Airlinesin tilannetta ja varmistaa sen elinkelpoisuuden palauttamista, mikä on rakenneuodistuksen tavoitteena. Tällainen väite on siis hylättävä tehottomana.

185 Kolmanneksi on todettava, että sama vastaus on annettava sen kantajan väitteen osalta, jonka mukaan rakenneuodistussuunnitelmassa Austrian Airlinesin henkilöstön vähentämisen osalta vahvistetut toimenpiteet eivät liity Austrian Airlinesin rakenneuodistukseen, koska sen liiketoimintoja ei ole vähennetty vaan Lufthansa on yksinkertaisesti ottanut ne haltuunsa Itävallan markkinoiden kattamiseksi. Vaikka tällainen väite oletettaisiinkin perustelluksi, sillä ei näet ole mitään vaikutusta siihen tosiseikkaan, että kyseinen toimenpide johtaa Austrian Airlinesin kustannusten alenemiseen ja se on perinteinen toimenpide yrityksen kannattavuuden palauttamisen takaamiseksi, mikä on rakenneuodistuksen tavoitteena, kuten vuoden 2004 suuntaviivojen 43 kohdasta ilmenee.

- 186 Neljänneksi on todettava kantajan arvostelevan komissiota siitä, että se on katsonut rakenneuudistussuunnitelman mukaisten tulosynergiatoimenpiteiden olevan sopivia, vaikka mainitut toimenpiteet perustuvat vilpilliseen hintakilpailupolitiikkaan, joka merkitsee EY 81 ja EY 82 artiklan rikkomista.
- 187 Kantaja on siis kuvannut komissiolle 26.1.2009 päivätyssä kantelussa Austrian Airlinesin vilpillisiä hinnoittelustrategioita. Se täsmentää Lufthansan osalta, että kyseinen politiikka on järjestetty PartnerPlus Progress 2008/2009 -ohjelmassa määrätyn kaltaisilla puitesopimuksilla, jotka on tehty liikeasiakkaiden kanssa ja joiden nojalla Lufthansan monopoliin kuuluvilla reiteillä tarjotaan merkittäviä alennuksia vastikkeena liikeasiakkaiden ostamista lennoista kilpailun piiriin kuuluvilla reiteillä ja etenkin Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä. Tulosynergioiden, jotka perustuvat Austrian Airlinesin liittämiseen Lufthansan puitesopimukseen, ei voida kantajan mukaan katsoa muodostavan osaa valtiontukea saavan vaikeuksissa olevan yrityksen rakenneuudistussuunnitelmasta, jollei EY 81 ja EY 82 artiklan rikkomista todeta lailliseksi. Komission riidanalaisessa päätöksessä asettamat vastasuoritteet eivät kantajan mielestä tuo mitään suojaa tällaista menettelyä vastaan, eikä sillä, että muut yritykset ehdottavat puitesopimuksia, joissa määrätään erilaisista mahdollisuuksista saada alennuksia, voida kyseenalaistaa tuota päätelmää.
- 188 Tässä yhteydessä on korostettava, ettei tällaisella väitteellä ole merkitystä sellaisesta päätöksestä nostetun kanteen yhteydessä, jolla komissio ottaa kantaa tuen soveltuvuuteen yhteismarkkinoille. Kantajan on – jos se katsoo, että Lufthansan ja Austrian Airlinesin hinnoittelupolitiikka merkitsee EY 81 ja EY 82 artiklan rikkomista – tehtävä tätä koskeva kantelu komissiolle, minkä kantaja onkin tehnyt Austrian Airlinesin sen mukaan harjoittaman markkinoilta syrjäyttämiseen tähtäävän hinnoittelupolitiikan osalta. Lisäksi on huomautettava, että – kuten edellä 127 kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä ilmenee – valtiontuesta tehdyn komission päätöksen lainmukaisuutta on arvioitava niiden tietojen perusteella, joita komissiolle oli käytettävissään päätöstä tehdessään. Kantaja ei siis voi vedota tehokkaasti Lufthansan hinnoittelupolitiikkaan, jonka osalta se ei ollut tehnyt kantelua komissiolle riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana. Viimeksi mainittu näkökohta pätee myös siltä osin kuin on kyse Lufthansan ja Austrian Airlinesin hinnoittelun osalta omaksumasta menettelystä riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeen.
- 189 Viidenneksi on korostettava väitteestä, jonka mukaan komissio on hyväksynyt riidanalaisessa päätöksessä virheellisesti rakenneuudistussuunnitelman, vaikka siihen sisältyi laajentamistoimenpiteitä siltä osin kuin siinä määrättiin ilmailualaa koskevien vuoden 1994 suuntaviivojen vastaisesti Austrian Airlinesin kapasiteetin lisäämisestä vuodesta 2010 lukien, että – kuten riidanalaisesta päätöksestä ilmenee – Austrian Airlinesin kapasiteetin rajoittaminen ei ole rakenneuudistussuunnitelman toimenpide vaan vastasuorite.
- 190 Lisäksi on myös huomautettava, että ilmailualaa koskevien vuoden 1994 suuntaviivojen 38 kohdan 4 alakohdasta ilmenee, että rakenneuudistus ei saa johtaa lentokoneiden tai kyseessä olevilla markkinoilla tarjottavien matkustajapaikkojen määrän kasvamiseen näiden markkinoiden kasvua nopeammin.
- 191 Tämä rajoitus on kuitenkin sovittava yhteen sen ilmailualaa koskevien vuoden 1994 suuntaviivojen 38 kohdan 1 alakohdassa vahvistetun tavoitteen kanssa, joka on toistettu vuoden 2004 suuntaviivojen 38 kohdassa ja jonka mukaan yhtiö on voitava muuttaa rakenneuudistussuunnitelman nojalla jälleen kohtuullisessa ajassa pitkällä aikavälillä elinkelpoiseksi. Tällainen tavoite olisi kuitenkin vaikea saavuttaa, jos rakenneuudistustukea saavan yhtiön kapasiteetti ei voisi kasvaa samaan tahtiin kuin sen kilpailijoiden kapasiteetti erityisesti siinä tapauksessa, että markkinat kasvavat nopeasti.
- 192 Käsiteltävässä tapauksessa riidanalaisen päätöksen 322 perustelukappaleesta ilmenee, että rakenneuudistussuunnitelman mukaan vuonna 2010 markkinat alkavat taas kehittyä myönteisesti ja kapasiteettia lisätään.

- 193 Kun komissio on siis riidanalaisen päätöksen 2 artiklassa määrännyt, että Itävallan tasavallan on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta Austrian Airlines supistaa kokonaiskapasiteettiaan tarjottuina istuinkilometreinä vuoden 2010 loppuun mennessä 15 prosenttia tammikuun 2008 tasosta, ja rajannut Austrian Airlinesin kapasiteetin kasvun tarjottuina istuinkilometreinä keskimääräiseen kasvuasteeseen, jonka Euroopan lentoyhtiöiden liitto on määrittänyt jäsenyrityksilleen, vuoden 2015 loppuun saakka tai siihen saakka, kunnes Austrian Airlines saavuttaa kannattavuusrajan, se on varmistanut Austrian Airlinesin kapasiteetin laajentamisen rajoittamisen samalla kun se on säilyttänyt Austrian Airlinesin elinkelpoisuuden palauttamisen kohtuullisessa ajassa.
- 194 Tämä väite on näin ollen hylättävä perusteettomana.
- 195 Kuudenneksi on huomautettava siitä väitteestä, jonka mukaan komissio on katsonut virheellisesti riidanalaisessa päätöksessä, että Austrian Airlinesin laivueen pienentäminen oli sopiva toimenpide, vaikka alueellisen laivueen pienentäminen kompensoidaan joka tapauksessa hankkimalla leveärunkoisia koneita ja käyttämällä pitkien reittien koneita lyhyillä ja keskipitkillä reiteillä Austrian Airlinesin kapasiteetin kasvattamiseksi kyseisillä markkinoilla, että siltä osin kuin komissio on ilmaissut kapasiteetin supistamisen riidanalaisessa päätöksessä tarjottuina istuinkilometreinä, Austrian Airlines on vapaa heijastamaan tämän kapasiteetin supistamisen laivastonsa koostumukseen haluamallaan tavalla, kunhan kapasiteetin supistaminen otetaan osaksi rakenneuudistussuunnitelmaa vuoden 2004 suuntaviivojen 40 kohdan mukaisesti.
- 196 Tämän perusteella myös tällainen väite on siis hylättävä perusteettomana.
- Riidanalaisessa päätöksessä vahvistetut vastasuoritteet
- 197 Kantaja moittii komissiota ensimmäiseksi siitä, että se on katsonut, että toimenpide, jolla kapasiteettia supistetaan 15 prosentilla vuoden 2008 tammikuun tasoon nähden, oli sopiva vastasuorite kyseessä olevasta tuesta aiheutuneiden kilpailua vääristävien vaikutusten korjaamiseksi. Kantaja esittää tämän väitteensä tueksi useita perusteluita.
- 198 Se toteaa ensinnäkin, ettei tällaisella toimenpiteellä ole käytännön vaikutusta Austrian Airlinesin pääasiallisiin markkinoihin, jotka muodostuvat lyhyistä ja keskipitkistä Itävaltaan saapuvista ja sieltä lähtevistä lennoista ja erityisesti Itävallan ja Saksan sekä Itävallan ja Itä-Euroopan välisistä lennoista.
- 199 Tässä yhteydessä on korostettava, että vuoden 2004 suuntaviivojen 40 kohdan mukaan vastasuoritteen yhteydessä toteutetut toimenpiteet on suhteutettava yrityksen suhteelliseen painoarvoon niillä markkinoilla, joilla se toimii, ja niitä olisi toteutettava etenkin markkinoilla, joilla yrityksellä on rakenneuudistuksen jälkeen huomattava markkina-asema.
- 200 Riidanalaisen päätöksen 320 perustelukappaleesta ilmenee, että Austrian Airlinesin kapasiteettia on supistettu vuoden 2008 aikana reittiliikenteessä ja tilauslentoliikenteessä.
- 201 Myös riidanalaisen päätöksen 322 perustelukappaleesta ilmenee, että vuoden 2009 alussa toteutetut muut rakenneuudistustoimenpiteet ovat johtaneet kapasiteetin supistamiseen edelleen reittiliikenteessä ja tilauslentoliikenteessä.
- 202 Riidanalaisesta päätöksestä ei siis ilmene, että kapasiteetin supistukset vuonna 2008 ja 2009 olisivat koskeneet yksinomaan Austrian Airlinesin pitkänmatkan lentoja ja tilauslentoja.

- 203 Lisäksi jopa siinä tilanteessa, että kapasiteetin supistukset, joihin riidanalaisessa päätöksessä viitataan, olisivat koskeneet yksinomaan pitkänmatkan lentoja ja tilauslentoja, ei ole kohtuutonta katsoa, että riidanalaisessa päätöksessä edellytetty kapasiteetin supistaminen edelleen voidaan toteuttaa paremmin muun tyyppisillä Austrian Airlinesin tarjoamilla lennoilla mukaan lukien lyhyenmatkan lennoilla ja keskipitkän matkan lennoilla Itävallan ja Saksan tai Itävallan ja Itä-Euroopan välillä.
- 204 Kapasiteetin supistamista koskevan toimenpiteen tehokkuutta on lisäksi arvioitava keskittymän hyväksymisestä tehdyssä päätöksessä tarkoitettujen sitoumusten kannalta. Riidanalaisen päätöksen 328 ja 329 perustelukappaleesta ilmenee tältä osin, että Lufthansa ja Austrian Airlines ovat sitoutuneet osoittamaan lähtö- ja saapumisaikoja Wienistä Stuttgartiin, Köln/Bonniin, Müncheniin, Frankfurt am Mainiin ja Brysseliin suuntautuville reiteille, jotta kilpailijoilla olisi mahdollisuus alkaa liikennöidä kyseisillä reiteillä.
- 205 Tämän perusteella tarjottujen istuinkilometrien määrään perustuvan kapasiteetin supistamista koskevasta toimenpiteestä määrääminen ei ole ilmeisen sopimaton.
- 206 Toiseksi on todettava kantajan väittävän, että vahvistaakseen kapasiteetin supistamisen määrän 15 prosenttiin komission olisi pitänyt ottaa huomioon Austrian Airlinesin kapasiteetin määrä riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana eli 28.8.2009 eikä vuoden 2008 tammikuussa. Kantajan mukaan on niin, että jopa siinä tilanteessa, että komissio olisi voinut ottaa huomioon rakenneuudistuksen yhteydessä toteutetut kapasiteetin supistukset ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä, se ei voinut kuitenkaan ottaa huomioon kapasiteetin supistuksia, jotka oli toteutettu ennen kuin Itävallan tasavalta antoi Austrian Airlinesin yksityistämistoimeksiannon ÖIAG:lle eli ennen 12.8.2008. Kapasiteetin supistukset, jotka toteutettiin sen Austrian Airlinesin yksityistämiseksi toteutetun rakenneuudistuksen perusteella, jonka yhteydessä kyseessä oleva tuki myönnettiin, ja kyseistä yksityistämistä aikaisemmat kapasiteetin supistukset eivät näet kantajan mukaan liity toisiinsa.
- 207 Tässä yhteydessä on korostettava vuoden 2004 suuntaviivojen 40 kohdasta ilmenevän, että kapasiteetin supistamisen laajuus on määriteltävä tapauskohtaisesti, eikä se, että kapasiteettia on supistettu ennen tuen myöntämistä, sulje pois sitä, etteikö sitä voitaisi ottaa huomioon vastasuoritteena, kunhan se on osa rakenneuudistussuunnitelman mukaista vaikeuksissa olevan tuensaajayrityksen rakenneuudistusta.
- 208 Tästä seuraa, että – toisin kuin kantaja väittää – jotta komissio saattoi vahvistaa, miten paljon kapasiteettia oli supistettava, sen ei tarvinnut ottaa huomioon kapasiteetin suuruutta yksinomaan riidanalaisen päätöksen tekemisajankohtana vaan se saattoi ottaa huomioon myös aikaisemmin toteutetut kapasiteetin supistukset siltä osin kuin ne olivat osa Itävallan tasavallan komissiolle ilmoittaman rakenneuudistussuunnitelman mukaista Austrian Airlinesin rakenneuudistusta.
- 209 Kantajan väitteestä, jonka mukaan komissio ei missään tapauksessa voinut ottaa huomioon ennen 12.8.2008, jolloin Itävallan tasavalta antoi ÖIAG:lle Austrian Airlinesin yksityistämistoimeksiannon, toteutettuja kapasiteetin supistuksia, on lisäksi huomautettava, että – kuten edellä on huomautettu – mahdollisuus ottaa huomioon ennen tuen myöntämistä toteutetut kapasiteetin supistamista koskevat toimenpiteet, riippuu siitä, onko kyseiset toimenpiteet pantu täytäntöön tuensaajayrityksen rakenneuudistuksen yhteydessä. Se, että Itävallan tasavalta antoi yksityistämistoimeksiannon ÖIAG:lle virallisesti 12.8.2008, ei sinällään sulje pois sitä, etteikö vuoden 2008 tammikuusta lähtien tehtyjen kapasiteetin supistusten voitaisi kyseisenä ajankohtana katsoa kuuluvan Austrian Airlinesin yksityistämiseksi toteutettuun rakenneuudistukseen. Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee lisäksi, että Austrian Airlinesin vuodesta 2008 alkaen toteuttamat kapasiteetin supistukset eivät olleet osa niitä Go4Profit-suunnitelman mukaisia kapasiteetin supistuksia, jotka oli pantu täytäntöön vuonna 2007 ja joista oli sovittu erillisen ratkaisun yhteydessä.
- 210 Tämän perusteella on hylättävä perusteettomana väite, joka perustuu sen sopimattomuuteen, että Austrian Airlinesia edellytettiin vastasuoritteena supistavan istuinkilometreinä ilmoitettua kapasiteettiaan 15 prosentilla.

- 211 Kantaja moittii toiseksi komissiota siitä, että se on ottanut vastasuoritteina huomioon mahdolliset rakenneuudistusyritykset, jotka oli toteutettu yli vuosi ennen kyseessä olevan tuen ilmoittamista.
- 212 Siltä osin kuin kyseisellä väitteellä on ymmärrettävä tarkoitettavan riidanalaisessa päätöksessä olevaa viittausta Go4Profit-suunnitelman yhteydessä vuonna 2006 toteutettuihin toimenpiteisiin, tässä yhteydessä on riittävää todeta, että – toisin kuin kantaja antaa ymmärtää – riidanalaisen päätöksen 319 perustelukappaleesta ilmenee, ettei mainittua suunnitelmaa ole katsottu vastasuoritteeksi.
- 213 Ensimmäisen kanneperusteen kolmas osa on näin ollen hylättävä perusteettomana.

Ensimmäisen kanneperusteen neljäs osa, joka koskee EY 43 artiklan rikkomista

- 214 Kantaja väittää ensimmäisen kanneperusteen tässä osassa, että komissio ei oikeuskäytännön perusteella voinut todeta kyseessä olevaa tukea yhteismarkkinoille soveltuvaksi, koska se on kiinteästi sidoksissa EY 43 artiklan kanssa ristiriidassa olevan kansalaisuuslausekkeen perusteella myönnettujen lentoliikenneoikeuksien ylläpitämiseen.
- 215 Tässä yhteydessä on huomautettava, että – kuten kantaja väittää – vaikka komissiolla on EY 87 ja EY 88 artiklassa määrättyssä menettelyssä harkintavaltaa sen suhteen, soveltuuko valtiontukiohjelma yhteen yhteismarkkinoista johtuvien vaatimusten kanssa, EY:n perustamissopimuksen yleisestä rakenteesta seuraa, ettei kyseinen menettely saa koskaan johtaa mainitun sopimuksen erityismääräysten vastaiseen tulokseen (ks. vastaavasti tuomio 21.5.1980, komissio v. Italia, 73/79, Kok., EU:C:1980:129, 11 kohta; tuomio 19.9.2000, Saksa v. komissio, C-156/98, Kok., EU:C:2000:467, 78 kohta ja tuomio 31.1.2001, Weyl Beef Products ym. v. komissio, T-197/97 ja T-198/97, Kok., EU:T:2001:28, 75 kohta). Tämä komissiolla oleva velvollisuus kunnioittaa EY 87 ja EY 88 artiklan ja EY:n perustamissopimuksen muiden määräysten johdonmukaisuutta pätee erityisesti silloin, kun myös kyseisillä muilla määräyksillä on tavoitteena vääristymätön kilpailu yhteismarkkinoilla, kuten nyt käsiteltävässä asiassa EY 43 artiklalla, jolla pyritään säilyttämään sijoittautumisvapaus ja vapaa kilpailu jonkin jäsenvaltion johonkin toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneiden taloudellisten toimijoiden ja viimeksi mainitun jäsenvaltion taloudellisten toimijoiden välillä. Jos nimittäin komissio tekee päätöksen tuen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille, se ei voi jättää huomioimatta sitä, että yksittäisten taloudellisten toimijoiden toiminnan vuoksi kilpailu yhteismarkkinoilla voi rajoittua (ks. vastaavasti tuomio 9.9.2010, British Aggregates ym. v. komissio, T-359/04, Kok., EU:T:2010:366, 91 ja 92 kohta).
- 216 On myös katsottu, että tukea koskevat yksityiskohdat, jotka ovat vastoin EY:n perustamissopimuksen muita kuin EY 87 ja EY 88 artiklan sisältämiä erityisiä määräyksiä, voivat olla niin kiinteästi sidoksissa tuen kohteeseen, ettei niitä voida arvioida erikseen (ks. vastaavasti tuomio 22.3.1977, Iannelli Volpi, 74/76, Kok., EU:C:1977:51 ja tuomio 15.6.1993, Matra v. komissio, C-225/91, Kok., EU:C:1993:239, 41 kohta).
- 217 On kuitenkin todettava, että käsiteltävässä tapauksessa Austrian Airlinesin lentoliikenneoikeuksien säilyttäminen ei ollut kyseessä olevaa tukea koskeva yksityiskohta. Vaikka lentoliikenneoikeuksien säilyttäminen oli Lufthansan intressissä siinä mielessä, että tällaiset oikeudet merkitsevät lentoyhtiön varallisuuden huomattavaa osatekijää, se ei kuitenkaan ollut millään tavalla kyseessä olevan tuen myöntämisen edellytys. Kyse oli pikemminkin Austrian Airlinesin oston onnistumisen edellytyksestä, joka koski kaikkia ostajia siitä riippumatta, oliko Itävallan tasavaltaa pyydetty maksamaan negatiivinen kauppahinta, johon sisältyy tarvittaessa valtiontuen maksaminen Austrian Airlinesille.
- 218 Toisin kuin kantaja väittää, Itävallan oikeuden mukaisen säätiön perustamista merkitsevään oikeudelliseen keinoon turvautumisen Austrian Airlinesin Itävallan kansalaisuuden säilyttämiseksi ja näin ollen sille kolmansien maiden kanssa tehtyihin kahdenvälisiin sopimuksiin sisältyvän

kansalaisuuslausekkeen perusteella annettujen lentoliikenneoikeuksien säilyttämiseksi ei tämän perusteella voida katsoa olevan kiinteästi sidoksissa kyseessä olevaan tukeen edellä 216 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitetulla tavalla.

- 219 Komissiota ei siis voida moittia siitä, että se on rikkonut EY 43 artiklaa katsoessaan, että kyseessä oleva tuki oli yhteismarkkinoille soveltuva.
- 220 Tällä päätelmällä ei oteta myöskään ennalta kantaa Itävallan tasavallan kolmansien maiden kanssa tekemiin kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin sisältyvien kansalaisuuslausekkeiden laillisuuden tutkintaan EY 43 artiklan kannalta.
- 221 Tässä yhteydessä on huomautettava, että komissio on riidanalaisessa päätöksessään velvoittanut Itävallan tasavallan irtisanomaan tällaiset sopimukset tai neuvottelemaan ne uudelleen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta 29.4.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 847/2004 (EUVL L 157, s. 7) mukaisesti. Itävallan tasavallan on lisäksi riidanalaisen päätöksen 2 artiklan mukaan ilmoitettava komissiolle toimenpiteistä, jotka se on toteuttanut varmistaakseen, että tällaiset sopimukset ovat yhteisön oikeuden mukaisia.
- 222 Tämän perusteella ensimmäisen kanneperusteen neljäs osa on hylättävä perusteettomana ja ensimmäinen kanneperuste on siis hylättävä kokonaisuudessaan.

Kolmas kanneperuste, joka koskee harkintavallan väärinkäyttöä

- 223 Kantaja väittää, että komissio on poikennut omista suuntaviivoistaan tutkiessaan Austrian Airlinesin oman rahoitusosuuden, rakenneuudistustoimenpiteiden ja vastasuoritteiden sopivuutta riidanalaisista päätöstyhteyksistä ja täten syyllistynyt harkintavallan väärinkäyttöön.
- 224 Tässä yhteydessä on huomautettava, että väite – vaikka se katsottaisiinkin toteennäytetyksi, mitä nyt käsiteltävässä asiassa ei kuitenkaan ole tehty –, jonka mukaan komissio on poikennut omista suuntaviivoistaan tehdessään riidanalaisista päätöstyhteyksistä, ei ole omiaan osoittamaan, että harkintavaltaa olisi käytetty väärin oikeuskäytännössä vahvistettujen edellytysten kannalta.
- 225 Oikeuskäytännön mukaan näet päätöstyhteyksistä tehdessä harkintavaltaa on käytetty väärin ainoastaan, jos objektiivisten, asiaankuuluvien ja yhtäpitävien seikkojen perusteella on selvää, että toimenpide on tehty yksinomaan tai ainakin olennaisilta osin muiden kuin esitettyjen päämäärien saavuttamiseksi (tuomio 6.3.2002, Diputación Foral de Álava ym. v. komissio, T-92/00 ja T-103/00, Kok., EU:T:2002:61, 84 kohta ja tuomio 12.9.2007, Olympiaki Aeroporia Ypiresies v. komissio, T-68/03, Kok., EU:T:2007:253, 484 kohta). Käsiteltävässä tapauksessa on korostettava, ettei kantaja vetoa mihinkään seikkaan, jonka nojalla voitaisiin olettaa, että komissio olisi tarkoituksenmukaisuussyistä soveltanut valtioneuvoston koskevia yhteisön sääntöjä erityisen tiukasti tai erityisen löyhäkätisesti ja että se ei olisi noudattanut menettelyä ja käyttänyt sovellettavia arviointiperusteita perustamissopimuksen ja johdetun oikeuden asiaa koskevien sääntöjen mukaisesti.
- 226 Kolmas kanneperuste on näin ollen hylättävä perusteettomana.
- 227 Tästä seuraa, että kanne on hylättävä kokonaisuudessaan.

Oikeudenkäyntikulut

- 228 Unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut.

- 229 Koska kantajan vaatimukset eivät ole menestyneet ja koska komissio sekä ÖIAG, Lufthansa ja Austrian Airlines ovat vaatineet sen velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut, kantaja on velvoitettava paitsi vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan myös korvaamaan komissiolle, ÖIAG:lle, Lufthansalle ja Austrian Airlinesille aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.
- 230 Itävallan tasavalta vastaa työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan nojalla omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Kanne hylätään.**
- 2) **Niki Luftfahrt GmbH vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan Euroopan komission, Österreichische Industrieholding AG:n, Deutsche Lufthansa AG:n ja Austrian Airlines AG:n oikeudenkäyntikulut.**
- 3) **Itävallan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Gratsias

Kancheva

Wetter

Julistettiin Luxemburgissa 13 päivänä toukokuuta 2015.

Allekirjoitukset

Sisällys

Asian tausta	2
Asian käsittelyn vaiheet	6
Asianosaisten vaatimukset	8
Oikeudellinen arviointi	9
1. Tutkittavaksi ottaminen	9
Se, ettei kannekirjelmän alkuperäiskappaletta ole allekirjoitettu	9
Se, että kantaja on käyttänyt tietoja, joita ei ole Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistussa riidanalaisen päätöksen versiossa mutta jotka sisältyvät Itävallan tasavallalle tiedoksiannetun riidanalaisen päätöksen versioon	9
2. Asiakysymys	14
Toinen kanneperuste, joka koskee perusteluvollisuuden noudattamista jättämistä	14
Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee perustelujen puutteellisuutta siltä osin kuin on kyse vastasuoritteiden riittävydestä kyseessä olevilla markkinoilla vallitsevan tilanteen kannalta	14
Toisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee perustelujen puutteellisuutta tuen ainutkertaisuuden periaatteen noudattamisen osalta	16
Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee EY:n perustamissopimuksen määräysten rikkomista	16
Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä tuensaajan henkilöllisyyden ja tukikelpoisuuden osalta	17
Ensimmäisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee sen osuuden riittämättömyyttä, jolla tuensaaja osallistuu rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseen	22
Ensimmäisen kanneperusteen kolmas osa, joka koskee rakenneuudistussuunnitelman ja vastasuoritteiden riittämättömyyttä	23
– Rakenneuudistussuunnitelmassa vahvistetut toimenpiteet	24
– Riidanalaisessa päätöksessä vahvistetut vastasuoritteet	26
Ensimmäisen kanneperusteen neljäs osa, joka koskee EY 43 artiklan rikkomista	28
Kolmas kanneperuste, joka koskee harkintavallan väärinkäyttöä	29
Oikeudenkäyntikulut	29