

IV

(Actes adoptés, avant le 1^{er} décembre 2009, en application du traité CE, du traité UE et du traité Euratom)

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 28 août 2009

Aide d'État C 6/09 (ex N 663/08) — Autriche Austrian Airlines — Plan de restructuration

[notifiée sous le numéro C(2009) 6686]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2010/137/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, alinéa 1,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément auxdites dispositions ⁽¹⁾ et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 11 février 2009, la Commission a notifié à l'Autriche sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, à l'égard de la vente des parts détenues par l'État autrichien dans le groupe Austrian Airlines.
- (2) Le 11 mars 2009, l'Autriche a présenté à la Commission ses observations au sujet de l'ouverture de cette procédure.
- (3) La décision de la Commission relative à l'ouverture de la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾. Les parties intéressées pouvaient présenter leurs observations sur les mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.
- (4) La Commission a reçu des observations des intéressés. Elle les a transmises à l'Autriche par courrier électronique en date du 15 avril 2009. L'Autriche avait la possibilité

de formuler des observations sur ces remarques. Les observations de l'Autriche sont parvenues à la Commission par courrier électronique en date du 8 mai 2009.

- (5) À la demande de l'Autriche, des réunions ont eu lieu le 7 mai 2009 et le 18 mai 2009. À la suite de ces réunions, des informations supplémentaires demandées par la Commission ont été communiquées le 22 mai 2009 et le 18 juin 2009.

2. FAITS

2.1. Contexte de la procédure d'examen

- (6) Le groupe Austrian Airlines (ci-après «Austrian Airlines») se compose de trois entreprises: Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG, compagnie aérienne dotée d'une plate-forme de correspondances fondée en 1957, Tiroler Luftfahrt GesmbH (ci-après «Tiroler Luftfahrt»), filiale régionale fondée en 1978, et Lauda Air Luftfahrt GmbH (ci-après «Lauda Air»), compagnie charter fondée en 1979. Austrian Airlines est un transporteur aérien dont le siège se situe à Vienne et dont les plates-formes sont l'aéroport international de Vienne et l'aéroport d'Innsbruck. Austrian Airlines est membre de Star Alliance.
- (7) L'État autrichien possède, par l'intermédiaire d'un holding public, Österreichische Industrieholding AG (ci-après «ÖIAG»), 41,56 % des parts d'Austrian Airlines. ÖIAG est le principal actionnaire.
- (8) Étant donné la situation financière problématique — qui va s'aggravant — dans laquelle se trouve le groupe Austrian Airlines depuis quelques années [voir la décision de la Commission du 19 janvier 2009 relative à l'aide d'État NN 72/08, Austrian Airlines — Aide au sauvetage ⁽³⁾], le gouvernement fédéral autrichien a donné le 12 août 2008 un mandat de privatisation habilitant ÖIAG à vendre toutes ses parts d'Austrian Airlines. Le 29 octobre 2008, ce mandat a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2008.

⁽¹⁾ JO C 57 du 11.3.2009, p. 8.

⁽²⁾ Voir la note 1 ci-dessus.

⁽³⁾ Non encore paru au Journal officiel.

- (9) Le 13 août 2008, ÖIAG a publié dans la presse autrichienne et internationale⁽⁴⁾ des avis dans lesquels elle invitait les investisseurs potentiels à manifester leur intérêt pour l'acquisition des parts détenues par ÖIAG dans Austrian Airlines. Les offrants avaient jusqu'au 24 août 2008 pour manifester leur intérêt. Au total, douze investisseurs se sont manifestés.
- (10) Le 28 août 2008, les investisseurs ont reçu l'information qu'ils avaient jusqu'au 12 septembre 2008 pour soumettre un projet de rachat. Le projet devait se composer d'informations sur l'offrant, d'un plan stratégique pour Austrian Airlines, d'une proposition quant à la structure de l'opération, d'informations sur le financement envisagé et de quelques informations supplémentaires relatives au contenu du contrat (assurances, garanties). Seuls trois projets de rachat ont été déposés⁽⁵⁾.
- (11) Le 16 septembre 2008, il a été demandé aux trois offrants restants de déposer leur offre définitive sans indiquer de prix d'achat au plus tard le 21 octobre 2008, et leur offre définitive indiquant le prix d'achat au plus tard le 24 octobre 2008.
- (12) Le 21 octobre 2008, seule la société Deutsche Lufthansa AG (ci-après «Lufthansa») a soumis une offre assortie d'un contrat et d'un plan stratégique sans indication de prix, conformément à ce qui avait été demandé. Le 24 octobre 2008, Lufthansa a présenté une offre à force obligatoire avec indication du prix qu'elle était prête à payer pour le rachat des parts de ÖIAG dans Austrian Airlines.
- (13) Le 24 octobre 2008, S7 a également déposé une offre [...] (*) Air France/KLM n'a pas présenté d'offre⁽⁶⁾.
- (14) L'opération a été approuvée le 3 décembre 2008 par le conseil de surveillance de Deutsche Lufthansa AG, et le 5 décembre 2008 par celui de ÖIAG.
- (15) À l'issue de la procédure de privatisation, Lufthansa, l'offrant sélectionné, a donc déposé une offre de rachat des parts de ÖIAG dans Austrian Airlines, approuvée par le conseil de surveillance de ÖIAG.
- (16) La transaction conclue entre ÖIAG et Lufthansa prévoit ce qui suit:
- Lufthansa verse à ÖIAG un prix d'achat de 366 268,75 euros,
- ÖIAG reçoit un bon de récupération⁽⁷⁾ susceptible, en cas de retour à meilleure fortune, de donner lieu à un paiement supplémentaire pouvant atteindre 162 millions d'euros,
- ÖIAG, par une structure de titrisation, verse une subvention de 500 millions d'euros que Lufthansa utilisera pour augmenter le capital d'Austrian Airlines.
- (17) Dans la notification de la mesure qu'elle a déposée le 21 décembre 2008 pour des raisons de sécurité juridique, la République d'Autriche a estimé que l'opération de vente n'impliquait pas l'octroi d'une aide d'État, car le prix à payer pour Austrian Airlines correspondait au prix de marché de cette entreprise.
- (18) Selon l'Autriche, en tout état de cause, le prix que doit payer Lufthansa pour le rachat de la part d'Austrian Airlines détenue par l'État ne constitue donc pas une aide d'État, puisque tout autre scénario aurait donné lieu à des coûts plus élevés pour ÖIAG.
- (19) En outre, et sans préjudice des arguments qui précèdent, les autorités autrichiennes ont déclaré — pour autant que la Commission ne parvienne pas elle aussi à la conclusion que les mesures en cause n'équivalaient pas à une aide d'État — qu'elles présenteraient également un plan de restructuration pour Austrian Airlines afin que l'aide soit compatible avec l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE.
- (20) En ce qui concerne l'octroi d'une aide au sauvetage, la République d'Autriche a notifié à la Commission le 19 décembre 2008 sa décision d'accorder au groupe Austrian Airlines une aide au sauvetage sous la forme d'une garantie à 100 % afin de permettre à l'entreprise d'obtenir un financement sous forme de prêt de 200 millions d'euros. L'aide au sauvetage a été autorisée le 19 janvier 2009.
- (21) Conformément à la décision relative à l'aide au sauvetage, cette dernière (sous forme de garantie d'État pour un accord de crédit-cadre) cessera lorsque la Commission parviendra à une opinion juridique définitive relative à cette aide (décision finale) en ce qui concerne la procédure de vente/le plan de restructuration présentés par les autorités autrichiennes⁽⁸⁾.

2.2. Les mesures soumises à examen

- (22) Dans la décision relative à l'ouverture de la procédure formelle d'examen (ci-après «décision d'ouverture de la procédure»), se posaient les questions de savoir:
- si le prix d'achat de la part détenue par l'État autrichien dans Austrian Airlines correspondait au prix du marché,

(4) *Amtsblatt zur Wiener Zeitung* et *Financial Times* (édition européenne).

(5) Par Air France/KLM, Deutsche Lufthansa et S7 (transporteur aérien russe).

(*) Information confidentielle.

(6) Sur le point de vue d'Air France/KLM sur la procédure de privatisation, voir la section 4.4.

(7) Trois ans après la clôture ou au plus tard après la présentation des rapports financiers pour la période prenant fin le 31 décembre 2011, ÖIAG recevra un montant supplémentaire pouvant atteindre 162 millions d'euros. Le montant à verser est calculé au moyen de la formule suivante, [...].

(8) Voir la décision de la Commission du 19 janvier 2009, Aide d'État NN 72/08, Autriche — Austrian Airlines — Aide au sauvetage, considérant 71.

- si ÖIAG, en acceptant un prix négatif⁽⁹⁾, avait agi en investisseur opérant dans une économie de marché du fait que tout autre scénario aurait entraîné des coûts plus élevés, et
- si, au cas où il s'agirait d'une aide d'État, celle-ci constituait une aide à la restructuration compatible avec le marché commun.
- 2.2.1. *Prix du marché des parts détenues par ÖIAG chez Austrian Airlines*
- (23) La Commission a émis des doutes quant à la correspondance entre le prix du marché et le prix à payer par Lufthansa pour le rachat des actions, compte tenu des conditions dont est assortie la vente. Le mandat de privatisation confié à ÖIAG prévoyait ce qui suit:
- «ÖIAG est habilité à privatiser la compagnie Austrian Airlines AG en conservant un noyau dur d'actionnaires autrichiens de 25 % des actions plus une. Les objectifs sont de:
- 1) conserver la marque "Austrian";
 - 2) maintenir le centre des décisions en Autriche;
 - 3) conserver un réseau adapté au trafic intérieur tout en tenant compte de la situation de l'économie et de l'emploi en Autriche;
 - 4) maintenir au mieux la sécurité de l'emploi chez Austrian Airlines et à l'aéroport de Vienne; et
 - 5) créer un conseil pour la préservation des intérêts autrichiens».
- (24) Le prix à payer à l'État autrichien est assorti d'une clause de retour à meilleure fortune par laquelle l'État autrichien reçoit des paiements en cas de gains éventuels. La Commission a voulu faire la lumière sur ce mécanisme et sur sa valeur.
- (25) Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission a émis des doutes quant à la conformité des conditions du déroulement de la vente d'Austrian Airlines. La Commission a également déclaré qu'elle n'était pas en mesure de trancher définitivement la question de savoir si les conditions liées à la vente étaient de nature à influencer sur le prix payé.
- (26) À l'égard du prix payé par Lufthansa, la Commission a déclaré qu'elle n'était pas en mesure d'établir avec certitude si le bon de récupération de plus de 162 millions d'euros était à même de dédommager l'État autrichien de façon appropriée pour le plus petit prix par action qu'il est prêt à accepter lors de la conclusion de la vente, ou si l'État, en acceptant un prix d'action largement inférieur au prix de l'action versé aux autres actionnaires, n'accorde pas en fait une aide d'État à Lufthansa, et par conséquent à Austrian Airlines.
- (27) En ce qui concerne le prix négatif que doit payer Lufthansa, comme Air France/KLM l'a également indiqué dans sa plainte, il n'est pas évident que tous les offrants aient bénéficié d'un traitement égal leur permettant de soumettre leurs offres sur la même base. Il n'était pas non plus évident que tous les offrants aient disposé de suffisamment de temps et d'informations pour apprécier les actifs mis en vente. La Commission a également noté que le prix que doit payer Lufthansa pour les actions qu'elle va racheter à l'État, s'écarte du prix dû aux actionnaires individuels (il est plus bas).
- 2.2.2. *ÖIAG a agi en investisseur opérant dans une économie de marché car tout autre scénario aurait donné lieu à des coûts supérieurs*
- (28) Les autorités autrichiennes ont exposé que ÖIAG s'est retrouvée face à trois scénarios possibles, qui auraient donné lieu à des coûts supérieurs si le holding n'avait pas vendu ses parts.
- Liquidation d'Austrian Airlines: ÖIAG supporte les coûts occasionnés (estimés jusqu'à [...] euros) dans le cadre d'une liquidation ordonnée d'Austrian Airlines.
- Dépôt de bilan d'Austrian Airlines: ÖIAG ne soutient pas Austrian Airlines, ce qui met l'entreprise en faillite. Les coûts directs et indirects qui dépassent les coûts nets de la privatisation incombent ensuite à ÖIAG.
- Restructuration d'Austrian Airlines dans le cadre du maintien de son autonomie («solution stand-alone»): ÖIAG finance la restructuration d'Austrian Airlines afin que le groupe puisse conserver son autonomie («solution stand-alone»).
- (29) Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission a mis en doute le fait que l'option choisie par l'État corresponde au comportement d'un investisseur opérant dans une économie de marché. Elle ne disposait pas de suffisamment d'informations, ni sur les coûts de liquidation qui auraient dû être supportés en cas de liquidation de l'entreprise, ni sur les coûts ou pertes qu'aurait eu à supporter ÖIAG en cas de faillite. De même, elle ne disposait pas d'informations suffisantes pour apprécier l'option du maintien de l'indépendance.
- (30) La Commission a indiqué qu'elle n'accepte pas en général qu'un actionnaire soit automatiquement tenu de supporter les coûts résultant de la faillite ou de la liquidation d'une entreprise. Les réflexions sur les conséquences sociales et économiques d'une absence de soutien de ÖIAG à Austrian Airlines semblaient résulter du fait que ÖIAG est un holding public. De plus, la Commission a noté que l'argumentation des autorités autrichiennes repose en outre sur l'idée que le prix payé par l'offrant sélectionné constitue le prix le plus élevé possible.

⁽⁹⁾ Dans la suite de la présente décision, les prix négatifs sont indiqués entre parenthèses.

2.2.3. Le plan proposé pour la restructuration d'Austrian Airlines

- (31) La Commission étant parvenue à la conclusion que l'existence d'une aide d'État ne pouvait être exclue, elle se devait d'examiner le plan de restructuration conformément à la législation applicable, autrement dit conformément aux lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté⁽¹⁰⁾ (ci-après «lignes directrices de 2004») et à la communication de la Commission sur l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation⁽¹¹⁾ (ci-après «lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994»).
- (32) Ces lignes directrices énumèrent diverses conditions dans lesquelles peuvent être accordées des aides à la restructuration. Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission a mis en doute le fait que soient remplies les conditions en ce qui concerne l'accès au bénéfice de l'aide de l'entreprise, le rétablissement de sa rentabilité à long terme, le montant de l'aide, les mesures compensatoires et le montant de la contribution propre.

3. OBSERVATIONS DE L'AUTRICHE

- (33) Les autorités autrichiennes ont introduit leurs observations par des informations contextuelles sur la procédure de privatisation en rappelant les étapes. Conformément au droit communautaire, la procédure de privatisation a été ouverte et a fait l'objet d'une complète publication, et l'ensemble des offrants ont été traités à égalité dans toutes les phases de la procédure de privatisation. Bien que cette dernière se soit déroulée dans un laps de temps réduit, les autorités autrichiennes estiment que l'ensemble des offrants ont cependant eu assez de temps pour recueillir toutes les informations nécessaires, et qu'ils étaient en mesure d'élaborer une offre définitive sur la base de ces informations.

3.1. Conditions imposées lors de la privatisation

- (34) En ce qui concerne les conditions imposées par le mandat de privatisation, les autorités autrichiennes ont établi une distinction entre des «objectifs idéaux»:
- i) conservation d'un réseau adapté au réseau intérieur autrichien; et
 - ii) préservation optimale des emplois;
- et des «objectifs impératifs»:
- iii) conservation de la marque Austrian;
 - iv) maintien du centre de décisions en Autriche;
 - v) création d'un conseil pour la préservation des intérêts autrichiens; et

vi) maintien d'un noyau dur d'actionnaires autrichien détenant 25 % des actions plus une.

- (35) Les autorités autrichiennes déclarent en outre qu'aucun offrant n'a nié à aucun moment que ces objectifs pouvaient être réalisés, et qu'aucun d'entre eux n'a prétendu qu'ils constituaient des «conditions» se répercutant sur le prix d'achat.
- (36) Dans sa décision d'ouverture de procédure formelle d'examen, la Commission a déclaré, conformément à sa pratique décisionnelle⁽¹²⁾, que l'on peut conclure, à l'égard des objectifs i) «conservation d'un réseau adapté au réseau intérieur autrichien» et iii) «conservation de la marque Austrian», que ces conditions n'ont pas d'incidence négative sur le prix d'achat.

3.1.1. Préservation optimale des emplois

- (37) Les autorités autrichiennes déclarent que cette condition ne saurait faire l'objet de doutes. Le dossier présenté aux offrants par ÖIAG ne mentionnait pas d'obligation à ce sujet. Elles ont indiqué que la Commission avait exposé dans sa pratique décisionnelle que des conditions non discriminatoires invitant les acheteurs à maintenir les emplois sont admises⁽¹³⁾. Toute incidence sur le prix d'achat est exclue, car il ne s'agit là que d'une clause de diligence, juridiquement non contraignante et non discriminatoire⁽¹⁴⁾.

3.1.2. Maintien du centre de décisions en Autriche

- (38) L'un des objectifs fixés dans le mandat de privatisation est le maintien du centre de décisions en Autriche. Les autorités autrichiennes allèguent que pour obtenir une licence d'exploitation, il est nécessaire que le siège statutaire se situe dans l'État membre où est délivrée cette licence d'exploitation⁽¹⁵⁾. Si l'administration centrale ou le siège statutaire d'Austrian Airlines étaient délocalisés en dehors de l'Autriche, cela entraînerait la perte de la licence d'exploitation. En vertu des dispositions des législations communautaire [règlement (CE) n° 1008/2008] et autrichienne (loi sur la navigation aérienne, «Luftfahrtgesetz»), Austrian Airlines ne serait plus en mesure de continuer à exercer ses activités de transport aérien⁽¹⁶⁾.

⁽¹²⁾ Décision de la Commission du 17 septembre 2008, Aides d'État N 321/08, N 322/08 et N 323/08, Grèce — Vente de certains actifs de Olympic Airlines/Olympic Airways Services, non encore parue au Journal officiel, considérants 59, 184 et 185, et décision de la Commission du 12 novembre 2008, Aide d'État N 510/08, Italie — Alitalia, JO C 46 du 25.2.2009, p. 6, considérants 29, 123 et 124.

⁽¹³⁾ Décision 2000/628/CE de la Commission du 11 avril 2000 concernant les aides accordées par l'Italie à la Centrale del Latte di Roma, JO L 265 du 19.10.2000, p. 15, considérant 91; décision 2001/798/CE de la Commission du 13 décembre 2000 relative à l'aide d'État accordée par l'Allemagne en faveur de SKET Walzwerktechnik GmbH [aide C 70/97 (ex NN 123/97)], JO L 301 du 17.11.2001, p. 37.

⁽¹⁴⁾ Décision 2008/767/CE de la Commission du 2 avril 2008 concernant l'aide d'État C 41/07 (ex NN 49/07) mise à exécution par la Roumanie en faveur de l'entreprise Tractorul, JO L 263 du 2.10.2008, p. 5, considérant 44.

⁽¹⁵⁾ Article 4, point a), lu en liaison avec l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte), JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

⁽¹⁶⁾ Décision de la Commission du 12 novembre 2008, Aide d'État N 510/08, Italie — Alitalia, JO C 46 du 25.2.2009, p. 6, considérant 125.

⁽¹⁰⁾ JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.

⁽¹¹⁾ JO C 350 du 10.12.1994, p. 5.

(39) Le maintien du centre de décision en Autriche est également indispensable dans le cadre d'accords bilatéraux sur le transport aérien: la validité des accords est liée à celle de la licence d'exploitation. Il est donc indispensable à la poursuite des activités d'Austrian Airlines de maintenir le centre de décision d'Austrian Airlines en Autriche.

(40) Les autorités autrichiennes précisent que lors d'opérations de concentration antérieures dans le secteur de l'aviation — SWISS/Sabena et Air France/KLM — des schémas similaires ont été choisis pour garder une licence d'exploitation. Ce schéma est donc un mode de fonctionnement connu et admis dans ce secteur. Devant ces conditions juridiques de base, aucun des offrants n'a mis en question le fait que le centre de décision devait être maintenu en Autriche, si bien que les offres d'achat ont tenu compte de cette réalité, qui n'a pas eu d'incidence sur le prix d'achat.

3.1.3. *Maintien d'un noyau dur d'actionnaires autrichien détenant 25 % des actions plus une*

(41) Les autorités autrichiennes indiquent que cette condition repose, conformément à la législation autrichienne, sur les exigences d'accords bilatéraux sur le transport aérien.

(42) Le maintien des droits en ce qui concerne l'exploitation de liaisons et les créneaux de décollage et d'atterrissage dans le cadre d'accords bilatéraux sur le transport aérien est, dans de nombreux cas, lié à l'exercice des droits de propriété matériels et au contrôle effectif par des personnes d'une nationalité déterminée. Dans le cas d'un transporteur aérien enregistré en Autriche, la propriété matérielle signifie que les citoyens autrichiens ou les entreprises autrichiennes doivent être les actionnaires majoritaires du transporteur aérien pour que les accords bilatéraux sur le transport aérien continuent à s'appliquer. S'il n'y a plus d'actionnariat majoritaire autrichien, le pays tiers peut retirer les droits en ce qui concerne l'exploitation de liaisons et les créneaux de décollage et d'atterrissage.

(43) En vertu de l'article 9, paragraphe 2, de la ÖIAG-Gesetz, ÖIAG est tenue, dans le cadre de sa gestion des participations, de conserver une influence qui lui permette de participer aux décisions, soit grâce à une participation de 25 % des actions plus une au capital social donnant voix délibérative, soit grâce à des droits ou des contrats avec des tiers pour les décisions de l'assemblée générale qui, en vertu de l'Aktiengesetz, nécessitent au moins une majorité des trois quarts.

(44) Sur la base du mandat de privatisation, ÖIAG a admis avant le vote, soit de réduire sa participation à Austrian Airlines à 25 % des actions plus une, soit d'accepter des offrants une structure d'opération garantissant un noyau dur d'actionnaires autrichiens possédant 25 % des actions plus une. Les offrants ont donc été invités, lors des entretiens organisés avec eux, à proposer ce type de structure

d'opération. Aucun des offrants n'a opposé d'objections de principe contre cette structure.

(45) Le rachat d'Austrian Airlines par des ressortissants non autrichiens conduirait, selon l'Autriche, à la suppression de certains accords bilatéraux et donc à la perte de droits de décollage et d'atterrissage ainsi que de droits de trafic sur des liaisons d'Austrian Airlines, qui sont établis par ces accords internationaux. En raison du modèle commercial d'Austrian Airlines, qui repose sur des liaisons vers des pays non communautaires en Europe centrale et orientale ainsi que vers des pays du Moyen-Orient et d'Asie centrale, de tels accords bilatéraux ont une importance économique cruciale.

(46) Le mandat de privatisation ayant cependant prévu la vente de l'ensemble des participations de ÖIAG, cette dernière n'aurait pu vendre ses parts du capital d'Austrian Airlines qu'en raison de la structure de l'opération (une fondation privée enregistrée en Autriche) proposée par tous les offrants, tout en conservant les précieux droits de trafic en question, et effectuer la privatisation complète. Les autorités autrichiennes estiment que la condition relative au maintien d'un noyau dur d'actionnaires autrichiens était indispensable et n'a pas d'effet sur le prix obtenu. De même, la solution retenue pour la résolution de ce problème est sans incidence sur les coûts.

3.1.4. *Création d'un conseil pour la préservation des intérêts autrichiens*

(47) Les autorités autrichiennes déclarent que ce type de conseil, qui ne participe pas au processus de décision d'Austrian Airlines, se rencontre fréquemment dans le secteur, et que la Commission, dans des cas comparables, ne s'y est jamais opposée⁽¹⁷⁾. Les répercussions sur le prix d'achat ne sont donc pas possibles, car le conseil en question n'a qu'un pouvoir consultatif et n'a pas d'influence ni de droit ni de fait sur l'entreprise. En particulier, le conseil n'a ni droit de veto ni droits de participation. De plus, l'exigence d'un tel conseil n'a posé problème à aucun des offrants de la procédure de privatisation.

3.2. **Le prix d'achat correspond au prix du marché**

(48) L'Autriche estime que le prix d'achat résulte de la procédure de privatisation, qui s'est déroulée conformément aux exigences du XXIII^e rapport de la Commission sur la politique de concurrence⁽¹⁸⁾ et aux lignes directrices de 1994. Selon l'Autriche, les parts du capital d'Austrian Airlines détenues par ÖIAG ont été vendues au plus offrant à l'issue d'une procédure concurrentielle.

(49) Les autorités autrichiennes avancent qu'étant donné la situation économique actuelle, seul un prix négatif pouvait être obtenu.

⁽¹⁷⁾ Dans le cadre de la fondation créée lors du regroupement Swissair/Sabena (décision 95/404/CE de la Commission), un conseil d'administration doté de compétences opérationnelles a été institué.

⁽¹⁸⁾ Voir le XXIII^e rapport sur la politique de concurrence — 1993 (ISBN 92-826-8372-9), points 402 et 403.

- (50) En plus des actions vendues par l'État, Lufthansa souhaite également acquérir les actions dispersées afin d'obtenir le contrôle sur l'ensemble de l'entreprise. Selon l'Autriche, le prix des actions dispersées dans le cadre d'une telle offre publique d'achat est fixé de droit conformément à la loi autrichienne relative aux offres publiques d'acquisition (Übernahmegesetz).
- (51) Les autorités autrichiennes estiment que l'appréciation des parts de l'État doit être considérée à la lumière du prix global de l'opération, ce prix résultant du prix d'achat obtenu par ÖIAG lors de la procédure de communication des offres et des coûts du rachat du flottant conformément aux dispositions légales en vigueur. En vertu de la loi autrichienne relative aux offres publiques d'acquisition, le prix d'achat doit correspondre au moins au cours de bourse moyen, évalué en fonction du volume des échanges du moment, du titre de participation concerné pendant les six mois précédant le jour de l'annonce de l'intention de lancer une offre publique d'achat⁽¹⁹⁾. Le prix d'acquisition offert par Lufthansa aux petits actionnaires s'élève à 4,49 euros et correspond donc aux exigences de la loi autrichienne relative aux offres publiques d'acquisition.
- (52) Les autorités autrichiennes estiment que le prix d'achat offert dans le cadre de l'offre d'acquisition est certes déformé et ne reflète pas la véritable valeur économique d'Austrian Airlines, mais qu'il découle des dispositions de la loi relative aux offres publiques d'acquisition⁽²⁰⁾. L'évolution du cours des actions d'Austrian Airlines depuis début 2008 le montre bien. Avant l'attribution du mandat de privatisation, le 12 août 2008, le cours de l'action était inférieur à 3,00 euros, et ce n'est que début septembre qu'il a atteint 7,00 euros. Ensuite, le cours de l'action Austrian Airlines s'est à nouveau effondré, et depuis des semaines, il est nettement inférieur au prix de rachat offert par Lufthansa, à savoir 4,49 euros par action. Ces fortes variations du cours de l'action Austrian Airlines sont dues à la spéculation et n'ont pas le moindre rapport avec la valeur réelle de l'entreprise.
- (53) Une autre raison expliquant que Lufthansa ait dû faire une offre intéressante aux actionnaires individuels est l'intention de Lufthansa d'obtenir le contrôle absolu sur Austrian Airlines. Lufthansa a l'intention d'acquérir 90 % d'Austrian Airlines, car atteindre ce seuil permet une cession forcée, et donc le rachat de 100 % des parts de la société. Être l'unique actionnaire simplifierait la réalisation des projets de Lufthansa, car la prise de décisions serait plus facile. En outre, tous les avantages des investissements prévus reviendraient à Lufthansa.
- (54) Les autorités autrichiennes indiquent qu'une vente à un prix négatif est autorisée par le droit communautaire. La Commission a affirmé dans de nombreuses décisions⁽²¹⁾ que lorsqu'un prix d'achat «symbolique» ou «négatif» résulte d'une procédure de privatisation conforme aux exigences du XXIII^e rapport sur la politique de concurrence ou se fonde sur une évaluation, il ne doit pas être considéré comme une aide d'État.
- (55) Les autorités autrichiennes estiment que le prix offert par Lufthansa est le prix du marché le plus élevé qui pouvait être obtenu. Il faut également prendre en considération le fait que Lufthansa comme Austrian Airlines sont membres de Star Alliance. Les offerants qui ne font pas partie de Star Alliance (Air France/KLM et S7) ont donc dû tenir compte, dans leur offre, des coûts supplémentaires occasionnés par le changement d'alliance. Les autorités autrichiennes déclarent que ces coûts peuvent s'élever à [...] euros.
- (56) Les autorités autrichiennes avancent en outre que l'offre soumise par S7 (bien que non ferme) prévoyait un prix [...], et font valoir que d'après la pratique décisionnelle de la Commission⁽²²⁾, l'offre d'un concurrent représente un bon indicateur pour calculer la valeur d'une entreprise sur le marché.
- (57) En ce qui concerne le bon de récupération, les autorités autrichiennes précisent que le paiement maximal auquel pourra donner lieu le bon de récupération est de 164,1 millions d'euros et que [...] ⁽²³⁾.

3.3. Comportement de ÖIAG en tant qu'investisseur opérant en économie de marché

- (58) Les autorités autrichiennes estiment que la décision de ÖIAG de vendre Austrian Airlines à un prix négatif aurait été prise de la même façon par un investisseur privé soucieux de viabilité à long terme⁽²⁴⁾, car le prix d'achat négatif occasionne largement moins de coûts que les autres scénarios. La faillite d'Austrian Airlines aurait

⁽¹⁹⁾ Article 26, paragraphe 1, de la loi autrichienne relative aux offres publiques d'acquisition.

⁽²⁰⁾ Une exception à l'obligation de déposer une offre d'achat n'aurait pas été acceptable, car cela aurait seulement signifié qu'il n'était pas nécessaire de soumettre une offre obligatoire sur le moment, mais qu'il faudrait en soumettre une ultérieurement pour le rachat d'au moins 90 % d'Austrian Airlines. Une réduction du prix d'acquisition aurait rendu plus difficile le rachat d'Austrian Airlines par Lufthansa, car un prix d'achat réduit aurait été largement inférieur à celui du prix du marché boursier, et seul un nombre restreint d'actionnaires auraient accueilli favorablement cette offre d'acquisition.

⁽²¹⁾ Décision 2002/631/CECA de la Commission du 7 mai 2002 concernant une aide présumée de l'Allemagne en faveur de RAG AG dans le cadre de la privatisation de Saarbergwerke AG, JO L 203 du 1.8.2002, p. 52, considérant 60; décision 2002/200/CE de la Commission du 3 juillet 2001 concernant l'aide d'État que le Royaume d'Espagne a mise en œuvre et envisage de mettre en œuvre en vue de la restructuration de Babcock Wilcox España SA, JO L 67 du 9.3.2002, p. 50, considérant 61.

⁽²²⁾ Décision 2008/366/CE de la Commission du 30 janvier 2008 concernant l'aide d'État C 35/06 (ex NN 37/06) accordée par la Suède à Konsum Jämtland Ekonomisk Förening, JO L 126 du 14.5.2008, p. 3, considérants 50 et 58.

⁽²³⁾ [...]

⁽²⁴⁾ Voir l'arrêt de la Cour du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, *Italie/Commission* («ALFA Romeo»), Rec. 1991, p. I-01603; arrêt de la Cour du 14 septembre 1994 dans les affaires jointes C-278/92, C-279/92 et C-280/92, *Espagne/Commission* («Hytasa»), Rec. 1994, p. I-4103.

eu pour conséquence une perte de valeur considérable pour les autres participations de la République d'Autriche. ÖIAG aurait dû en outre supporter les coûts d'un plan social. Les autres scénarios envisageables, une liquidation contrôlée d'Austrian Airlines ou la poursuite de l'exploitation avec préservation de l'indépendance, auraient également occasionné des coûts supérieurs au prix d'acquisition négatif.

3.3.1. Coûts occasionnés par la faillite d'Austrian Airlines

- (59) Les autorités autrichiennes estiment que les coûts qu'auraient entraînés pour ÖIAG une faillite d'Austrian Airlines auraient été beaucoup plus élevés que le prix d'achat négatif: la faillite aurait pu en effet conduire à une dépréciation considérable des autres participations de l'État. Les autorités autrichiennes citent une analyse effectuée par Merrill Lynch selon laquelle la faillite d'Austrian Airlines aurait pu entraîner une dégradation de la solvabilité d'autres «entreprises sœurs» appartenant à l'État, qui se serait traduite par une augmentation des coûts de refinancement et une baisse du cours des actions. La baisse escomptée de la note de solvabilité porte atteinte aux «sociétés affiliées», indépendamment du fait que ÖIAG ne conserve qu'une participation minoritaire au capital d'Austrian Airlines ⁽²⁵⁾.
- (60) De telles baisses du cours des actions ne résultent pas de la prise en charge de dettes judiciaires ou amiables, mais

sont des conséquences directes d'une faillite d'Austrian Airlines. Les autorités autrichiennes estiment donc qu'un investisseur privé mettrait lui aussi des capitaux à la disposition d'une filiale si l'ampleur de la baisse du cours escomptée dépassait les coûts qu'entraînerait une stratégie visant à éviter une faillite de la filiale.

- (61) Selon l'analyse effectuée par Merrill Lynch, les pertes de valeur des seules participations de ÖIAG (OMV AG, Post AG, Telekom Austria AG) pourraient se monter à [...] euros. [...] Compte tenu de ce qui précède, il est probable que l'ensemble des baisses de cours des actions du propriétaire économique, la République d'Autriche, dépasseraient de loin (d'un montant de [...] euros) le prix d'achat négatif.
- (62) Aux dires des autorités autrichiennes, les agences de notation financière ont souligné le fait que la solvabilité des filiales profitait du soutien du propriétaire de leurs sociétés mères privées. L'exemple qu'elles donnent est celui de la banque allemande Hypovereinsbank, qui a progressé de trois niveaux sur l'échelle de notation du risque de solvabilité, reflétant le fait qu'elle soit détenue à 100 % par le holding financier italien UniCredit. Elles citent également d'autres cas où une révision à la baisse de la note de solvabilité de la société-mère a entraîné une baisse correspondante pour les filiales (voir tableau ci-après).

Tableau 1

Exemples de révision à la baisse de la note de solvabilité d'une filiale à la suite d'une révision à la baisse de la note de solvabilité de la société-mère

Société-mère	Filiale	Date	Révision à la baisse de la note de solvabilité (Standard & Poor's)	
			Société-mère	Filiale
Postbank	BHW Bausparkasse	22 juin 2007	De A à A-	De A- à BBB+
Post	Postbank	22 juin 2007	De A à A-	De A à A-
UniCredit	Bank Austria	18 mars 2009	De A + à A	De A + à A
UniCredit	Hypovereinsbank	18 mars 2009	De A + à A	De A + à A

- (63) [...]
- (64) ÖIAG et les entreprises où elle a des participations – telles Telekom Austria AG, Österreichische Post AG et OMV AG – étant très connues en Autriche, toute atteinte portée à la paix sociale dans ces entreprises et à leur image de marque auraient des conséquences considérables. En cas de faillite d'Austrian Airlines, un investisseur privé se trouverait dans la situation de ÖIAG prendrait donc en charge les coûts d'un plan social, même s'il n'y était pas tenu légalement.
- (65) Les autorités autrichiennes estiment que les coûts d'un éventuel plan social correspondraient au montant qui s'appliquerait à ce titre en cas de liquidation. Les collaborateurs ne seraient donc globalement pas plus exposés que dans le cas d'une liquidation ordonnée avec un plan social.
- (66) Les autorités autrichiennes évaluent les charges sociales pour le personnel à [...] euros pour le groupe Austrian Airlines ([...] euros pour Austrian Airlines et [...] euros pour Tyrolean) après déduction des versements du fonds autrichien de protection des salariés en cas de faillite (Insolvenz-Entgelt-Fonds) (voir tableau ci-après).

⁽²⁵⁾ L'analyse réalisée par Meryll Lynch n'attribue à ÖIAG, autrement dit à la République d'Autriche, que des dépréciations au niveau de ses propres participations.

Tableau 2

Dettes sociales à prendre en charge par ÖIAG en cas de faillite du groupe Austrian Airlines

(en Mio EUR)

Dettes sociales en cas de faillite du groupe Austrian Airlines	Austrian Airlines AG	Tyrolean	Groupe Austrian Airlines
Indemnités de licenciement en application des dispositions légales et des conventions collectives	[...]	[...]	[...]
Retraites	[...]	[...]	[...]
Indemnités compensatrices de congés payés	[...]	[...]	[...]
Autres coûts relatifs aux salariés	[...]	[...]	[...]
Plan social	[...]	[...]	[...]
Droits à la retraite	[...]	[...]	[...]
Total des dettes envers les salariés	[...]	[...]	[...]
Versements du fonds autrichien de protection des salariés en cas de faillite (Insolvenz-Entgelt-Fonds)	[...]	[...]	[...]
Total des dettes à prendre en charge par ÖIAG	[...]	[...]	[...]

3.3.2. Coût d'une liquidation ordonnée d'Austrian Airlines

- (67) À cet égard, les autorités autrichiennes évaluent le coût global d'une liquidation à [...] euros, parmi lesquels environ [...] euros (estimation sur la base des dettes sociales moyennes) sont consacrés au plan social destiné aux anciens salariés. Les autres coûts proviennent de la dissolution d'accords, dont [...]. Les accords relatifs [...] devraient également être dissous de manière anticipée.

3.3.3. Coûts à supporter par ÖIAG dans le cas d'une restructuration avec maintien de l'indépendance de l'entreprise

- (68) Si l'exploitation indépendante d'Austrian Airlines devait se poursuivre, l'entreprise devrait escompter, selon l'estimation du gouvernement autrichien en 2009, un résultat d'exploitation [...], principalement à cause de la forte chute de la demande due à la crise économique.

- (69) Le problème immédiat de l'entreprise est le manque de liquidités; en plus des réserves de liquidités minimales de [...] euros destinées à la gestion de [...], Austrian Airlines a besoin d'autres liquidités pour les mesures de restructuration et pour [...]. Il faut remarquer en outre que les liquidités présentées par Austrian Airlines se cantonnaient seulement à [...].

- (70) Le scénario du cavalier seul repose sur [...] dans lequel seuls deux ou trois lieux de destination seraient conservés. Il en résulterait des coûts d'amortissement exceptionnels d'un montant de [...] euros. Les effectifs

seraient en outre réduits de [...] postes à temps plein. Les coûts exceptionnels du plan social seraient estimés à [...] euros.

- (71) Il en résulte une diminution du chiffre d'affaires d'environ [...] euros en 2009, ce qui aurait des conséquences négatives sur le cash-flow. Selon les estimations des autorités autrichiennes, le scénario de l'autonomie conduirait, sur la période 2009-2011, à un manque de liquidités de [...] euros ⁽²⁶⁾.

3.3.4. Conclusion

- (72) Pour les autorités autrichiennes, la vente à un prix négatif de leur participation au capital d'Austrian Airlines était la solution la plus avantageuse en termes de coûts. L'Autriche ayant fait le choix de la solution la plus avantageuse, elle a agi en investisseur privé opérant dans une économie de marché.

3.4. Le projet de restructuration d'Austrian Airlines

3.4.1. Austrian Airlines est une entreprise en difficulté

- (73) Les autorités autrichiennes estiment qu'Austrian Airlines est une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices de 2004, car si une aide au sauvetage ne lui avait pas été octroyée à la fin du mois de décembre 2008, elle aurait fait faillite. Cette aide au sauvetage a assuré la viabilité d'Austrian Airlines pour les six mois suivants. Cependant, pour garantir la viabilité à long terme et une réorganisation durable de l'entreprise, sa restructuration est indispensable. Si le plan de restructuration n'était pas autorisé, le groupe Austrian Airlines serait immédiatement menacé de faillite.

⁽²⁶⁾ Celui-ci s'expose globalement à [...].

(74) Les autorités autrichiennes ajoutent qu'Austrian Airlines est une entreprise indépendante dont les difficultés proviennent de l'entreprise elle-même et à la situation spécifique du secteur du trafic aérien. Les décisions du gouvernement relatives à l'aide financière et les accords passés entre ÖIAG et Lufthansa ont établi que cette aide financière profitait à Austrian Airlines et non à Lufthansa. Cette aide financière est donc destinée à Austrian Airlines. Dans le cas d'un rachat d'Austrian Airlines par Lufthansa, cette dernière n'est pas juridiquement destinataire de l'aide d'État.

(75) Les autorités autrichiennes ajoutent que jusqu'à la conclusion de la vente, Austrian Airlines ne faisait pas partie du groupe Lufthansa, si bien que le point 13 des lignes directrices de 1994 ne peut s'appliquer. La question de savoir si Lufthansa aurait pu assainir financièrement Austrian Airlines par ses propres moyens ne se pose donc pas. Il n'est pas non plus possible de supposer qu'il ait existé entre Lufthansa et Austrian Airlines un rapport de groupe reposant notamment sur la coopération existante dans le cadre de Star Alliance. 24 transporteurs aériens coopèrent au sein de Star Alliance, et ils n'entretiennent pas un rapport de groupe.

(76) Selon l'estimation des autorités autrichiennes, l'opération ne conduirait pas à une restriction notable de la concurrence. Cela provient principalement du fait que Lufthansa et Austrian Airlines coopèrent déjà dans une large mesure. Au-delà de la coopération au sein de Star Alliance, le trafic entre l'Allemagne et l'Autriche est exploité conjointement avec l'objectif d'optimiser ces liaisons et également de partager les frais et les recettes.

3.4.2. Économies d'échelle et synergies résultant du plan de restructuration

(77) Les autorités autrichiennes estiment que bien que Lufthansa et Austrian Airlines coopèrent déjà au sein de Star Alliance et exploitent des vols conjointement, il est possible d'arriver à réduire encore les coûts et d'augmenter le chiffre d'affaires. Cela est dû au fait qu'en cas de participation au capital, l'intégration des entreprises du secteur de l'aviation est beaucoup plus importante, tant du point de vue économique que du point de vue du droit des sociétés, ce qui amènerait à des économies d'échelles beaucoup plus importantes que dans le cadre de partenariats sans participation au capital, qui se limitent à la coordination de certains aspects commerciaux ou à des activités conjointes. Les autorités autrichiennes renvoient à des expertises selon lesquelles des économies d'échelle d'environ 1,9 % ont été réalisées dans le cadre de purs partenariats de coordination, alors que des activités d'exploitation communes ont permis des économies d'environ 5,6 % sur le coût global. À cet égard, selon ces études, une coopération s'appuyant sur une participation au capital entraîne des économies d'échelles d'environ 11,4 % ⁽²⁷⁾.

(78) Le rachat d'Austrian Airlines par Lufthansa permettra également des économies d'échelles par [...]. D'autres économies d'échelle découleront d'économies budgétaires potentielles [...].

(79) Les synergies de coûts réalisables au-delà de la coopération déjà existante entre les deux groupes sont estimées par Lufthansa à environ [...] euros par an. S'y ajoutent des synergies de revenus d'environ [...] euros par an, qui résulteraient en particulier de [...]. Au total, les synergies supplémentaires se monteraient à environ [...] euros par an.

3.4.3. Adéquation de l'aide

(80) Les autorités autrichiennes estiment que la somme de 500 millions d'euros constitue le montant minimum nécessaire au retour à la viabilité à long terme d'Austrian Airlines. Sans cette aide financière, utilisée pour diminuer les dettes d'Austrian Airlines, [...].

3.4.4. Mesures compensatoires

(81) Les autorités autrichiennes estiment qu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures compensatoires au sens des lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration. Les autorités autrichiennes renvoient à cet égard au point 38, paragraphe 3, des lignes directrices de 1994, aux termes duquel un programme de restructuration doit comprendre une réduction des capacités lorsque le retour à la viabilité financière et/ou la situation du marché l'exigent. Les lignes directrices de 1994 constituant, à l'égard du secteur de l'aviation, une loi spéciale (*lex specialis*), elles devraient primer sur les exigences des lignes directrices de 2004. En l'espèce, les autorités autrichiennes font valoir que ni le retour à la viabilité financière ni la situation du marché ne rendent nécessaire l'adoption de mesures compensatoires, qui iraient plus loin que les mesures déjà prévues dans le cadre de la restructuration.

(82) En tout état de cause, les réductions de capacités qui ont eu lieu dans le cadre du programme «Go4Profit» engagé en 2006 constituent déjà une importante mesure compensatoire. Le plan de restructuration prévoit en outre d'autres mesures qui constituent d'importantes mesures compensatoires, comme indiqué lors de l'ouverture de la procédure. Les autorités autrichiennes considèrent que les mesures compensatoires déjà mises en œuvre par Austrian Airlines, comme celles qui sont prévues pour l'avenir, constituent un paquet compensatoire qui relève du domaine de ce que la Commission a déjà exigé dans le passé lors d'autres restructurations. Cela vaut particulièrement dans la mesure où Austrian Airlines est un transporteur aérien de taille moyenne, et qu'aux termes du point 40 des lignes directrices de 2004, les mesures compensatoires doivent être en proportion de la taille de l'entreprise.

3.4.5. Contribution propre

(83) À cet égard, les autorités autrichiennes indiquent que les coûts de restructuration d'Austrian Airlines (sans compter l'aide au sauvetage de 200 millions d'euros, qui doit être remboursée une fois la vente conclue) s'élèveraient à environ [...] euros; ces coûts sont récapitulés dans le tableau ci-après.

⁽²⁷⁾ Source: *Airlines Business* 11/1999, p. 83.

Tableau 3

Coûts de restructuration d'Austrian Airlines selon les autorités autrichiennes

Maßnahme	Coûts de restructuration (Mio EUR)	Contribution propre (Mio EUR)	Contribution de la République d'Autriche
a) Restructuration financière	[...]	[...]	[...]
b) Programme «Go4Profit» d'Austrian Airlines	[...]	[...]	[...]
c) Coût de réalisation des synergies	[...]	[...]	[...]
d) Coût du conseil et coût de l'opération	[...]	[...]	[...]
e) Coût supplémentaire du refinancement dû à la crise financière	[...]	[...]	[...]
Montant total	[...]	[...] (Part de la contribution propre: 55,5 %)	[...]

- (84) L'endettement d'Austrian Airlines ([...] euros en 2008) est largement supérieur à celui de Lufthansa [...]. Les coûts afférents sont estimés à [...] euros.
- (85) Les mesures de restructuration produisent des coûts supplémentaires d'un montant de [...] euros pour réaliser les effets de synergies annuels prévus dans le plan de restructuration. Les autorités autrichiennes font valoir qu'il doit également être tenu compte des coûts du programme «Go4Profit», d'un montant de [...] euros, occasionnés par les mesures de restructuration déjà prises par Austrian Airlines, car il s'agit d'un processus encore en cours.
- (86) Il faut également tenir compte du coût de l'opération, d'un montant de [...] euros, et de l'augmentation des coûts de refinancement due à la crise financière, d'un montant de [...] euros.

4. OBSERVATIONS DE TIERS

4.1. Austrian Airlines

- (87) Les observations d'Austrian Airlines ont été transmises par lettre du 13 avril 2009 et correspondent en totalité aux observations des autorités autrichiennes.
- (88) En ce qui concerne le paiement amiable des coûts sociaux en cas de faillite, Austrian Airlines souligne que de tels paiements par l'actionnaire principal, pour des raisons d'image et pour éviter la détérioration de la paix sociale et du climat de travail dans les «entreprises affiliées», peuvent s'avérer incontournables. Austrian Airlines précise également que l'Autriche se caractérise par une forme spécifique de partenariat social entre employeurs et représentants des salariés. Le partenariat social oblige l'employeur à financer les plans sociaux et à régler à l'amiable les autres coûts sociaux, même dans des situations où il n'y est pas contraint par la loi. Austrian Airlines ajoute que le coût estimé du plan social, d'un montant de [...] euros pour 7 914 salariés, est inférieur au coût occasionné dans des situations comparables: dans le cas d'Austria Tabak, les coûts se sont élevés à [...] euros par salarié en 2005, et même à [...] euros par salarié en 2009. Austrian Airlines donne en outre des exemples de coûts de plans sociaux réglés à l'amiable en cas de fermeture/liquidation de filiales et/ou de sites de production en Autriche.

Tableau 4

Exemples de coûts de plans sociaux pris en charge sur une base volontaire en cas de fermeture/liquidation de filiales et/ou de sites de production en Autriche

Entreprise	Année	Nombre de salariés	Coûts sociaux pris en charge	
Eurostar Automobilwerk GmbH und Co. KG	À partir de 1995	150	Plan social	[...]
Semperit Reifen GmbH	1997 – 2002	1 000	Indemnités de licenciement et plan social	[...]
Philips, fermeture de l'usine de Lebring	1999 – 2000	200 – 300	Plan social	[...]
Elektra Bregenz	2003	234	Indemnités de licenciement et plan social	[...]
Legrand Austria	2003 – 2004	150	Plan social	[...]
Verbund, fermeture de la centrale de Voitsberg IV	2004	220	Fondation pour l'emploi et indemnités de licenciement supplémentaires	[...]
Phelps Dodge Magnet Wire Austria	2004 – 2005	55	Plan social	[...]
Austria Tabak	2005	220	Indemnités de licenciement et fondation pour l'emploi	[...]
Austria Tabak	2009	269	Indemnités de licenciement et fondation pour l'emploi	[...]
Thonet-Wien, fermeture de l'usine de Friedberg	2006	25	Indemnités supplémentaires de licenciement	[...]
AT & S	2007	35	Plan social	[...]

- (89) Comme les holdings privés prennent en charge à l'amiable les coûts sociaux d'un certain niveau lorsqu'ils ferment des branches ou des usines, Austrian Airlines estime qu'en cas de faillite, ÖIAG aurait dû supporter volontairement des coûts sociaux d'un niveau correspondant aux coûts sociaux en cas d'une liquidation ordonnée.

Tableau 5

Coûts sociaux moyens estimés pour Austrian Airlines AG (sans Tyrolean)

(en Mio EUR)

	Coûts sociaux	
	Montant minimum	Montant maximum
Indemnités de licenciement	[...]	[...]
Indemnités compensatrices de congés payés	[...]	[...]
Régime de retraite	[...]	[...]
Plan social	[...]	[...]
Total	[...]	[...]

- (90) Austrian Airlines précise que le paiement des indemnités de licenciement ([...] euros) concerne les obligations juridiques et découlant des conventions collectives au 30 juin 2009, y compris un montant estimé de [...] euros pour les salariés hors d'Autriche. La grande différence entre le montant minimum ([...] euros) et le montant maximum ([...] euros) des coûts sociaux pris en charge dans le cadre du régime de retraite résulte du fait que [...]. La valeur d'estimation basse, s'élevant à [...] euros, repose sur la supposition qu'il faudrait financer [...]. La valeur haute, s'élevant à [...] euros, s'applique au cas (qui n'est pas invraisemblable) où les salariés feraient valoir [...].
- (91) Bien qu'Austrian Airlines admette que les coûts sociaux estimés relèvent du domaine [...] des compensations accordées en Autriche lors d'un plan social, le groupe expose qu'il existe des facteurs justifiant ce montant. Premièrement, les salariés d'Austrian Airlines sont employés depuis longtemps dans l'entreprise, avec une moyenne de [...] ans pour les pilotes et de [...] ans pour le personnel technique et commercial ainsi que les agents de bord. Deuxièmement, l'ensemble des indemnités, dans le cadre d'un plan social dans cette entreprise, subirait l'influence de la rémunération moyenne [...] des pilotes et d'autres salariés par rapport à celle d'employés d'autres secteurs. La rémunération mensuelle moyenne du personnel navigant chez Austrian Airlines s'élève à [...] euros (situation 2009), alors que celle du personnel commercial et technique et des agents de bord se situe entre [...] et [...] euros par mois. Austrian Airlines se considère en outre comme une entreprise-phare en Autriche, et sa faillite ferait l'objet d'une grande attention des médias.
- (92) En cas de liquidation, Austrian Airlines escompte un coût de liquidation situé entre [...] euros et [...] euros.

Tableau 6

Scénario de liquidation d'Austrian Airlines

(en Mio EUR)

	Coûts	
	Valeur basse	Valeur haute
Vente d'avions	[...]	[...]
Remboursement du financement d'aéronefs	[...]	[...]
Coûts sociaux	[...]	[...]
Résiliation de contrats à long terme	[...]	[...]
Autres coûts et charges (payés) (saldiert)	[...]	[...]
Total des coûts	[...]	[...]

4.2. Lufthansa

- (93) Au début de ses observations du 9 avril 2009, Lufthansa a fait valoir que les conditions économiques de l'opération avaient considérablement changé depuis octobre 2008, lors de la soumission de son offre d'acquisition à Austrian Airlines. Ces changements sont à la fois la conséquence des problèmes structurels d'Austrian Airlines et des changements de l'environnement économique, qui s'est depuis dramatiquement dégradé. La crise des subprimes a provoqué la plus grave crise financière depuis des décennies et a conduit à une importante récession de l'économie réelle.
- (94) Lufthansa s'attend à une récession sur les marchés européens en 2009, peut-être aussi en 2010, et éventuellement encore au-delà, ce qui aurait des répercussions sur l'activité et le projet de restructuration d'Austrian Airlines. Lufthansa estime néanmoins que le retour à la viabilité à long terme d'Austrian Airlines est possible dans le cadre de la restructuration prévue, sachant que le moment où l'entreprise atteindra le seuil de rentabilité dépendra particulièrement de la durée et de l'intensité de la récession.
- En l'état actuel des choses, il est évident qu'Austrian Airlines va subir dans les prochains [...].
- (95) En ce qui concerne le prix à payer, Lufthansa déclare que les conditions fixées par le mandat de privatisation n'ont pas eu d'effet sur le prix qu'elle était disposée à payer pour Austrian Airlines. En outre, ces conditions, par rapport à une vente privée, n'auraient empêché aucun offrande de participer à l'appel d'offres.
- (96) Lufthansa avance en outre que la différence entre le prix offert aux petits actionnaires et le prix à payer à ÖIAG ne comprend pas d'aide d'État. Le prix à payer à ÖIAG se compose d'un prix fixe de 366 268,75 euros et d'un bon de récupération dont la valeur est subordonnée au devenir économique d'Austrian Airlines et à l'évolution du cours de l'action Lufthansa. Le paiement le plus élevé auquel peut donner lieu le bon de récupération se monte à 4,48 euros par action. Le prix à payer aux actionnaires individuels se fixe en vertu de l'article 26 de la loi autrichienne relative aux offres publiques d'acquisition. Ce prix est de 4,49 euros par action due.

- (97) Lufthansa a fait valoir qu'obliger le plus offrant à proposer un prix correspondant au cours de l'action n'avait pas de sens économiquement. Si l'État avait décidé de mettre en vente toutes ses parts à la bourse, le cours de l'action aurait connu une chute dramatique. Le prix d'offre minimum pour le rachat repose sur le cours moyen de l'action dans le passé (voir ci-dessus). Il ne reflète donc pas nécessairement la valeur réelle des parts, ni au moment de l'offre d'achat elle-même, ni au moment de la privatisation.
- (98) Le prix maximum par action payé à ÖIAG (prix fixe hors montant minimum issu du bon de récupération) correspond donc au prix par action payé aux autres actionnaires dans le cadre de l'offre d'achat. Même s'il est possible que ÖIAG reçoive pour sa part dans Austrian Airlines un prix par action inférieur à celui offert aux autres actionnaires, cela ne constitue pas une aide d'état, car le prix payé à ÖIAG correspond au prix du marché. Lufthansa indique qu'elle a été la seule entreprise de la procédure de vente à soumettre une offre finale valable. Lufthansa est donc par définition le candidat plus offrant. Selon Lufthansa, le prix résultant d'une procédure de vente ouverte et concurrentielle doit avoir valeur de prix du marché.
- (99) En ce qui concerne le plan de restructuration, Lufthansa fait valoir que les lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994 et les lignes directrices de 2004 doivent s'appliquer en parallèle. Lors de l'établissement du plan d'exploitation, l'aggravation de la situation économique et de la situation des marchés du transport aérien a été anticipée. [...]. Néanmoins, le retour à la viabilité à long terme d'Austrian Airlines ne sera possible que si le plan de restructuration modifié — ainsi que d'autres mesures qui doivent être prises pour réduire les coûts — peut être mis en œuvre comme prévu et par conséquent les nécessaires économies d'échelle réalisées.
- (100) Lufthansa déclare que le montant de l'aide à la restructuration (500 millions d'euros) est le strict minimum pour permettre le retour d'Austrian Airlines à la viabilité à long terme. La détérioration croissante du marché du transport aérien aux niveaux autrichien et mondial a [...].
- (101) En ce qui concerne les mesures compensatoires, Lufthansa souligne qu'Austrian Airlines a déjà considérablement réduit ses capacités ces dernières années. [...].
- (102) Quant à l'exigence d'une contribution importante en vertu des points 43 et suivants des lignes directrices de 2004, Lufthansa allègue que cela ne se reflète pas dans les lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994. Lufthansa met donc en doute que ce critère constitue une obligation juridique lors des restructurations ayant lieu dans le secteur de l'aviation. Lufthansa fait valoir qu'Austrian Airlines et Lufthansa supportent en tout cas

une proportion importante du total des coûts de la restructuration, à raison de [...] euros sur [...] euros au total, autrement dit 68 % de ces coûts.

4.3. Ryanair

- (103) Ryanair exploite 11 liaisons entre quatre aéroports autrichiens (Salzbourg, Linz, Graz et Klagenfurt) et des destinations dans d'autres États membres, parmi lesquels l'Allemagne. Ryanair déclare être en concurrence aussi bien avec Austrian Airlines qu'avec Lufthansa.
- (104) Ryanair a introduit ses observations, présentées le 9 avril 2009, en disant estimer que l'introduction d'une procédure formelle d'examen était justifiée, mais que l'invitation de la Commission à présenter des observations ne contenait pas suffisamment d'éléments. Selon Ryanair, la non-publication d'informations considérées comme confidentielles par les autorités autrichiennes constitue un manquement à la procédure.
- (105) Ryanair estime que les autorités autrichiennes n'ont pas justifié que, du point de vue d'un investisseur opérant en économie de marché, la vente d'Austrian Airlines liée à une injection de 500 millions d'euros était préférable à une liquidation de l'entreprise. Selon Ryanair, un investisseur opérant en économie de marché aurait préféré, à la solution choisie par le gouvernement autrichien, la liquidation amiable ou judiciaire d'Austrian Airlines, ou bien une simple opération boursière sans conditions relatives à une injection massive de liquidités. C'est ce que prouve le fait que les actionnaires privés d'Austrian Airlines n'étaient pas disposés à participer (en proportion de leurs parts) à cette augmentation de capital.
- (106) En ce qui concerne les raisons invoquées par les autorités autrichiennes pour justifier de ne pas avoir choisi la liquidation, dans la mesure où ces raisons se rapportent à des préoccupations relatives à la réputation et à l'image du holding d'État ÖIAG, Ryanair met en doute que de telles raisons puissent être la motivation principale, voire unique, d'importantes décisions économiques chez un tel investisseur.
- (107) Ryanair émet également des doutes quant à la correspondance du prix offert par Lufthansa avec le prix du marché. Ryanair estime que la procédure qui a abouti à la sélection de Lufthansa pour le rachat, n'était pas une procédure concurrentielle, le délai de soumission des offres était extrêmement serré (du 13 au 24 août 2008), et Lufthansa avait un avantage sur les autres acheteurs potentiels du fait de sa connaissance préalable des affaires d'Austrian Airlines dans le cadre de leur participation à Star Alliance et à leur coentreprise. En mettant des conditions à la vente, les autorités autrichiennes ont mélangé le rôle de l'État et celui d'acteur économique.

- (108) Selon Ryanair, même si certaines de ces conditions peuvent être considérées comme des conditions «facultatifs», un investisseur opérant en économie de marché ne les auraient cependant jamais posées, car elles ont un coût. Les offrants potentiels les prennent au sérieux et renoncent à faire une offre, ou bien ils fixent un prix inférieur à celui du marché pour compenser les coûts que suppose leur soumission à ces conditions.
- (109) Ryanair déclare que son développement en Autriche est entravé par la présence d'Austrian Airlines sur le marché et par sa capacité à supporter des prix trop bas sur une longue période. Les aides d'État en faveur d'Austrian Airlines vont priver Ryanair de possibilités de développement et reporter le poids de l'ajustement structurel d'Austrian Airlines sur des concurrents comme Ryanair. Selon Ryanair, dès que la compagnie autrichienne sera intégrée dans le réseau de Lufthansa, elle commencera à accroître le trafic des plaques tournantes de Lufthansa que sont les aéroports de Francfort et de Munich, ce qui constitue une menace de cloisonnement du marché, au moins sur les liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne.

4.4. Air France/KLM

- (110) Air France/KLM a introduit ses observations, présentées le 14 avril 2009, en exprimant le regret que la Commission n'ait pas effectué d'appréciation détaillée du déroulement du processus de vente. Air France/KLM déclare qu'au départ, en août 2008, il s'agissait d'une procédure de privatisation, sans qu'Austrian Airlines ait besoin d'une restructuration.
- (111) [...]
- (112) Air France/KLM estime que la restructuration proposée par Lufthansa ne constitue pas un véritable projet et ne saurait donc justifier l'octroi d'aides d'État. La capacité du groupe Lufthansa à mettre en œuvre ces mêmes mesures de restructuration par ses propres moyens doit en outre être prise en considération.
- (113) Air France/KLM fait valoir que la procédure d'appel d'offres telle qu'elle s'est déroulée n'était pas conforme aux exigences des lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994. La procédure de privatisation ouverte le 13 août 2008 n'a pas été menée de façon transparente et non-discriminatoire.
- (114) Air France/KLM a pris part à la procédure de privatisation et [...]
- (115) Dans l'appel d'offres, les candidats étaient invités à faire une offre de même valeur à tous les actionnaires indiquant le prix de l'action Austrian Airlines que l'offrant était disposé à payer au comptant à tous les actionnaires, et à acheter les actions pour un montant conforme à la législation autrichienne pertinente.
- (116) [...]
- En soumettant, contrairement à ce qui était demandé, une offre sans conditions, Lufthansa est contrevenue aux conditions imposées au début de la procédure, et le fait que ÖIAG ait accepté cette offre devrait être apprécié comme preuve d'un manquement à la procédure.
- (117) [...]
- (118) En ce qui concerne les conditions posées dans le mandat de privatisation, Air France/KLM déclare, par rapport à la condition du «maintien d'un noyau dur d'actionnaires autrichien», que bien que des structures de ce type aient été imposées dans le passé, l'environnement réglementaire s'est modifié depuis. Air France/KLM indique que le Conseil a donné mandat à la Commission pour engager des négociations avec tous les pays tiers afin d'harmoniser avec le droit communautaire tous les accords bilatéraux sur le transport aérien conclus avec ces États. Air France/KLM déclare que le cas particulier d'Austrian Airlines doit être examiné plus en détail, mais invite la Commission à traiter cette question avec souplesse, car certains de ces accords perdurent avec des pays tiers.
- (119) Air France/KLM n'est pas non plus convaincue que l'État autrichien ait agi en investisseur opérant en économie de marché. En acceptant le prix d'achat, qui résulte d'une procédure viciée, il n'a pas cédé sa part au capital d'Austrian Airlines aux meilleures conditions.
- (120) Après l'annonce de la décision du gouvernement autrichien d'accorder une aide financière de 500 millions d'euros, Air France/KLM a informé ÖIAG que [...].
- (121) Air France/KLM soulève la question de savoir si la Commission ne doit pas également examiner si Austrian Airlines ne fait pas déjà partie du groupe Lufthansa, nonobstant les conditions associées au rachat.
- (122) En ce qui concerne le plan de restructuration, Air France/KLM met en doute que cette aide financière doive être effectivement définie comme une aide à la restructuration. Sans mettre en doute les difficultés financières que connaît Austrian Airlines, Air France/KLM insiste sur le fait que ces mesures sont trop peu importantes pour restructurer l'entreprise. Les mesures proposées par Lufthansa sont des mesures comme celles qui sont prévues dans le cadre de toute acquisition d'entreprise, et c'est artificiellement qu'elles sont appelées «plan de restructuration». Ces mesures ne contiennent pas de projet ([...]) et ne justifient en aucun cas l'octroi d'aides d'État. En outre, il n'est pas prouvé que Lufthansa ne soit pas en mesure de mettre en œuvre ces mêmes mesures de restructuration par ses propres moyens.

(123) Air France/KLM indique que dans les circonstances économiques actuelles, l'ensemble du secteur de l'aviation est soumis à une grande pression, et que la Commission doit donc se montrer particulièrement attentive dans son jugement sur la compatibilité de l'aide prévue par l'Autriche afin d'assurer que cette aide ne fausse pas la concurrence.

4.5. NIKI

(124) NIKI a commencé ses observations, présentées le 31 mars 2009, en exposant que ÖIAG n'avait pas agi comme un investisseur opérant en économie de marché en acceptant un prix négatif pour sa part du capital d'Austrian Airlines. En outre, le prix d'achat ne reflète pas le prix du marché. La vente était subordonnée à des conditions, comme par exemple un prix négatif et la codécision du cédant dans l'entreprise une fois rachetée, ce qui aurait été de toute façon inacceptable pour un investisseur opérant en économie de marché.

(125) En ce qui concerne le caractère négatif du prix d'achat, NIKI avance que Lufthansa a en réalité payé un prix positif de 366 269 euros plus un bon de récupération d'une valeur de 162 millions d'euros pour ÖIAG, et que la subvention de 500 millions d'euros correspond à une condition imposée par Lufthansa, et ne représente pas un prix d'achat négatif.

(126) Selon NIKI, si le prix de la participation de ÖIAG (41,56 %) est négatif, ce prix produira une valeur de 1,2 milliard d'euros pour l'ensemble du capital-actions (100 %). Il est cependant incompréhensible que ce prix d'achat négatif puisse être issu des rapports de gestion d'Austrian Airlines. NIKI ajoute que le cours des actions disséminées cotées en bourse reflète une valeur positive de l'entreprise (cours le plus bas 2,22 euros en juillet 2008 et moyenne semestrielle de 4,49 euros).

(127) En ce qui concerne les autres scénarios possibles, NIKI critique le fait que ÖIAG affirme agir comme si elle était l'unique actionnaire d'Austrian Airlines. Selon NIKI, une liquidation ordonnée ne serait possible qu'avec une majorité de 75 %. Or ÖIAG ne possède que 41,56 % d'Austrian Airlines. NIKI ajoute que même en cas de faillite, Austrian Airlines poursuivrait l'exploitation. Les plans sociaux sont des paiements amiables qui doivent être discutés avec les représentants des salariés. NIKI estime le coût du plan social en cas de liquidation à 5 millions d'euros. En ce qui concerne le montant estimé du coût social, NIKI déclare que l'Autriche confond son rôle d'actionnaire avec son rôle d'État.

(128) Il est incompréhensible que la faillite d'Austrian Airlines puisse avoir des répercussions sur le cours de l'action et

sur la solvabilité de Telekom Austria AG, OMV AG et Österreichische Post AG. Ces entreprises estiment ne pas être considérées comme un groupe par le grand public. Elles sont actives dans des secteurs différents, si bien qu'une faillite d'Austrian Airlines n'aurait pas pour elles d'impact négatif.

(129) NIKI pose la question de savoir si une solution semblable à celle retenue pour Alitalia, qui entraînerait la privatisation d'un groupe Austrian Airlines plus petit et en meilleure santé, n'aurait pas un résultat positif pour ÖIAG et un meilleur effet sur la concurrence.

(130) En ce qui concerne la privatisation, NIKI estime que les conditions relatives à la création d'un conseil pour la préservation des intérêts autrichiens, au maintien d'un noyau dur d'actionnaires autrichiens et la condition posée par Lufthansa d'obtenir pour Austrian Airlines une augmentation de capital de 500 millions d'euros ont eu des répercussions négatives sur le prix. Selon NIKI, l'État ne doit pas intervenir dans la gestion d'une entreprise.

(131) Selon NIKI, l'avantage sélectif va fausser la concurrence et le commerce entre les États membres en faveur d'Austrian Airlines et de Lufthansa. Lufthansa n'est pas un bénéficiaire susceptible de recevoir des aides d'État, car le groupe dispose de suffisamment de fonds propres. NIKI estime en outre que le plan de restructuration n'est pas conforme aux exigences des lignes directrices de 2004. La société critique également l'absence de mesures compensatoires visant à contrebalancer l'effet de distorsion de la concurrence sur le marché commun dû à cette aide. De plus, NIKI considère que la réduction des liaisons long-courriers n'est pas une compensation suffisante.

(132) NIKI n'est par ailleurs pas convaincue qu'Austrian Airlines n'ait pas reçu d'aide d'État dans le passé (ces dix dernières années) ni que le principe de non-récurrence soit respecté. Elle cite une série de mesures qui, selon elle, sont susceptibles de comprendre des aides d'État: a) l'attribution exclusive et gratuite de droits de trafic; b) la coordination de tous les créneaux horaires d'Autriche est effectuée par une entreprise où Austrian Airlines a des participations; c) la baisse des loyers des locaux de l'aéroport de Vienne; d) la prise en charge des risques lors de la vente de biens immobiliers par des administrations publiques; e) la tolérance accordée aux entités fiscales à vocation particulière d'Austrian Airlines à Guernesey (Îles Anglo-Normandes); f) l'augmentation de capital de 146 millions d'euros par l'actionnaire public en décembre 2006; et g) l'aide au sauvetage de 200 millions d'euros.

(133) NIKI déclare en outre qu'Austrian Airlines a mis en place une réduction du temps de travail et que c'est l'État qui paie la différence entre le temps de travail normal et le temps de travail réduit. NIKI critique enfin le fait qu'en vertu du droit du travail autrichien, Austrian Airlines ne peut pas licencier les salariés qui ont accepté ce type de réduction du nombre d'heures travaillées.

4.6. Air Berlin

(134) Les observations d'Air Berlin, présentées le 8 avril 2009, sont conformes en tous points à celles de NIKI.

4.7. Robin Hood Aviation

(135) Dans ses observations, déposées le 8 avril 2009, Robin Hood Aviation défend la thèse que le prix négatif constitue une aide d'État et que cette aide d'État aura des effets négatifs sur la concurrence; comme elle va en outre renforcer la position dominante d'Austrian Airlines et de Lufthansa sur le marché unique, une telle aide d'État devrait être déclarée non compatible avec le marché commun. Selon Robin Hood Aviation, en contradiction avec le plan de restructuration présenté par les autorités autrichiennes, Austrian Airlines est actuellement en train d'augmenter ses capacités. En 2009, Austrian Airlines a repris des liaisons supplémentaires de Lufthansa, comme la liaison Graz-Stuttgart, elle aussi exploitée par Robin Hood Aviation. Selon Robin Hood Aviation, Austrian Airlines offre sur ses liaisons des prix très bas et compétitifs seulement possibles grâce à l'aide d'État prévue.

4.8. WKO — Die Luftfahrt

(136) Dans ses observations, déposées le 8 avril 2009, WKO — Die Luftfahrt a souligné l'importance d'Austrian Airlines pour l'économie autrichienne et sa contribution à la protection d'environ 18 000 emplois à l'aéroport international de Vienne. La société insiste sur l'importance d'un réseau en fonctionnement pour le tourisme et l'économie du pays.

4.9. Wien — konkret

(137) Dans ses observations, présentées le 21 mars 2009, Wien — konkret Medien GmbH (ci-après «Wien — konkret»), indique qu'elle a fait à Austrian Airlines, le 11 novembre 2008, une offre ferme à 10 euros, supérieure à celle de Lufthansa. Le 30 janvier 2009, cette offre, revue à la hausse, est passée à 11 euros. Wien — konkret n'a pas participé à la procédure d'appel d'offres.

(138) Wien — konkret partage le point de vue selon lequel ÖIAG n'a pas agi en investisseur privé avisé. Elle affirme que les trois autres scénarios possibles selon elle pour ÖIAG — a) la vente des parts sur le marché boursier à un cours de 3,90 euros avec un revenu de 142 millions d'euros; b) l'offre de Wien — konkret s'élevant à 10 euros; et c) la faillite: 0 euro — occasionneraient moins de coûts. Elle déclare également que les conditions du mandat de privatisation (noyau dur d'actionnaires autrichiens) n'ont pas été remplies puisque Lufthansa est une entreprise allemande.

(139) Wien — konkret allègue que le prix négatif aura des effets négatifs sur la concurrence et que cela permettra à Austrian Airlines de faire une offre de prix très compétitifs sur le marché. Wien — konkret souligne également qu'Austrian Airlines n'aurait pas mis en œuvre de mesures de restructuration telles que réduction des capacités, compression des effectifs et baisse du coût de la main d'œuvre. Wien — konkret estime enfin que les aides d'État destinées au secteur de l'aviation ont des conséquences négatives pour l'environnement (émissions de CO₂, bruit d'aéronefs).

4.10. Observations de particuliers

(140) Les observations présentées par 32 particuliers entre le 11 février 2009 et le 10 avril 2009 rejoignent en grande partie celles de Wien — konkret.

5. OBSERVATIONS DE L'AUTRICHE SUR LES OBSERVATIONS DE TIERS

(141) Les autorités autrichiennes ont affirmé au début de leurs observations que la procédure de privatisation avait été ouverte, transparente et n'était pas assortie de conditions. Bien que la procédure ait été de courte durée en raison de la validité restreinte du mandat de privatisation, elle n'a pas été inhabituellement courte par rapport à d'autres procédures semblables.

(142) Il n'y a pas eu de discrimination des participants à la procédure. Selon l'Autriche, la raison pour laquelle seule une offre ferme a été soumise est davantage à rechercher dans l'aggravation dramatique de la situation économique du secteur de l'aviation en Europe qui a eu lieu pendant la procédure de privatisation, dans la participation d'Air France/KLM et de British Airways à d'autres opérations et dans le coût élevé que représente un changement d'alliance pour les candidats autres que Lufthansa.

5.1. Adéquation de la procédure

- (143) Les autorités autrichiennes se déclarent étonnées qu'Air France/KLM n'ait pas su que la soumission d'une offre à un prix négatif était autorisée. Aux termes des conditions de la procédure, la soumission d'une offre d'achat à un prix négatif était parfaitement possible. Si Air France/KLM n'était effectivement pas sûre que la soumission d'une offre d'achat à un prix négatif était permise, il existait de nombreuses manières de clarifier cette question, soit en passant par les banques d'investissement, soit en s'adressant directement à ÖIAG. Ce n'est cependant pas ce qui s'est produit.
- (144) Les autorités autrichiennes affirment qu'Air France/KLM, comme les deux autres candidats restés en lice pour la deuxième phase de la procédure de privatisation, avait la possibilité de faire une offre d'achat à un prix négatif.
- (145) Les autorités autrichiennes ajoutent que peu de temps après que le délai de soumission des offres a été écoulé, ÖIAG, [...].
- (146) [...]
- (147) [...]
- (148) Les autorités autrichiennes contestent l'affirmation d'Air France/KLM selon laquelle ÖIAG aurait d'abord dû octroyer à Austrian Airlines une aide financière de 500 millions d'euros et ensuite seulement recevoir l'autorisation de privatiser l'entreprise. L'attribution d'une aide financière avant la privatisation aurait d'ailleurs également dû être examinée en vertu des règles des aides d'État.

5.2. Prix d'achat négatif

- (149) Les autorités autrichiennes contestent l'argument avancé dans les observations de NIKI selon lequel le prix n'était pas un prix d'achat négatif, mais constituait une condition. Lors de l'appréciation précédant un achat d'actions, l'offrant fonde sa décision sur la somme de tous les paiements nécessaires à l'acquisition. Lufthansa n'a pas subordonné sa décision à une condition non monétaire, mais a simplement offert un prix d'achat négatif.

5.3. Valeur de marché négative

- (150) Dans la plainte de NIKI, les autorités autrichiennes considèrent comme infondée l'affirmation selon laquelle existent des capitaux propres (rentables) positifs, qui fait référence aux fonds propres dont il est fait état dans le

bilan consolidé d'Austrian Airlines au 31 décembre 2008, car les chiffres communiqués sur la base des normes de comptabilité IFRS et de leurs lignes interprétatives ont été comparés avec la valeur marchande d'une entreprise dans l'hypothèse que l'entreprise continuerait son activité.

- (151) Renvoyant à un calcul de NIKI d'après lequel Austrian Airlines, une fois reçue l'aide financière de 500 millions d'euros, pourrait poursuivre son activité pendant [...] ans sans aucune mesure de restructuration, malgré un cash-flow annuel négatif de [...] euros, les autorités autrichiennes déclarent que ce raisonnement va à l'encontre de la réalité économique, car Austrian Airlines doit toujours être en mesure de faire face à ses échéances. L'affirmation de NIKI selon laquelle la valeur d'entreprise d'Austrian Airlines n'est pas négative est donc dépourvue de fondement.

5.4. Autres scénarios

- (152) NIKI avance l'argument que même en cas de faillite, Austrian Airlines poursuivrait l'exploitation. Les autorités autrichiennes contestent cette thèse et déclarent que des motifs de droit s'y opposent. En vertu de l'article 109 lu en liaison avec l'article 106 de la loi autrichienne sur la navigation aérienne (Luftfahrtgesetz), la licence d'exploitation d'un transporteur aérien doit être retirée en cas de faillite. La poursuite de l'exploitation d'une compagnie aérienne par un liquidateur est impossible sans licence d'exploitation.
- (153) NIKI a également affirmé que la valeur des actifs d'Austrian Airlines suffisait à payer les dettes en cas de liquidation, si bien que ÖIAG n'aurait pas de coûts à supporter. Selon les autorités autrichiennes, cette allégation repose sur la supposition que la valeur des actifs d'Austrian Airlines dépasse la valeur de ses dettes de [...] euros. Une telle supposition fait manifestement référence aux capitaux propres dont il est fait état dans le bilan consolidé au 31 décembre 2008. De l'avis des autorités autrichiennes, cette valeur ne peut être invoquée pour tirer des conclusions en ce qui concerne le coût d'une liquidation.
- (154) NIKI a par ailleurs avancé que l'«actionnaire minoritaire» ÖIAG ne supporterait pas seul le coût d'une liquidation ou d'une faillite. Selon les autorités autrichiennes, il n'en est rien. ÖIAG est l'actionnaire majoritaire d'Austrian Airlines, et est le seul à être concerné par les risques économiques qu'impliquerait pour ses autres participations une liquidation sans plans sociaux. Les petits actionnaires et les investisseurs institutionnels, qui ne sont pas «visibles» du monde extérieur, ne sont pas exposés à des risques de cette nature. ÖIAG devrait par conséquent supporter seule le coût des plans sociaux.

5.5. Le plan de restructuration

- (155) Les autorités autrichiennes contestent les affirmations de NIKI et d'Air France/KLM selon lesquelles Lufthansa pourrait être bénéficiaire de l'injection de capital de 500 millions d'euros. Cela ne correspond pas à la réalité. L'opinion selon laquelle Lufthansa profiterait de l'augmentation du capital de sa future filiale après la conclusion de la transaction et deviendrait ainsi elle-même bénéficiaire de l'aide à la restructuration (prétendue) est indéfendable. Les autorités autrichiennes estiment que l'interprétation d'Air France/KLM est donc à cet égard dépourvue de fondement.
- (156) Les autorités autrichiennes conteste l'affirmation de certains tiers selon laquelle la restructuration ne prévoirait pas de mesures structurelles et imposerait par conséquent des adaptations structurelles aux concurrents. Des adaptations sous forme de réductions des capacités pour tenir compte des évolutions prévisibles de la demande sont un élément central du plan de restructuration. Austrian Airlines a déjà réduit sa flotte à l'été 2008, passant de 105 avions à 98, et a diminué de [...] ses capacités dans le domaine du long-courrier. L'hypothèse selon laquelle Austrian Airlines poursuivrait une stratégie de développement sur les liaisons court-courriers et moyen-courriers est infondée.
- (157) Les autorités autrichiennes contestent également l'affirmation de NIKI selon laquelle Austrian Airlines aurait déjà reçu, sous diverses formes, des aides d'État. Comme cela a été indiqué dans la décision de la Commission d'ouvrir la procédure, les prétendues aides ne sont pas l'objet de la présente procédure d'examen. Les allégations à ce sujet ne sont par conséquent ni recevables, ni pertinentes. En tout état de cause, les autorités autrichiennes récusent fermement l'assertion selon laquelle Austrian Airlines aurait déjà reçu des aides d'État dans le passé. Les mesures citées ne répondaient pas à la définition des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Certaines de ces mesures ont d'ailleurs été prises avant l'adhésion de l'Autriche à l'Espace économique européen et à l'Union européenne. D'autres ne sont pas des mesures publiques, puisque, par exemple, l'aéroport de Vienne est majoritairement propriété privée.
- (158) En ce qui concerne l'augmentation de capital effectuée en 2006, les autorités autrichiennes indiquent que les investisseurs privés y ont participé aux mêmes conditions que ÖIAG. Cette augmentation de capital a été souscrite et le placement auprès des investisseurs privés aurait pu être encore supérieur. Pour éviter une dilution de la participation ÖIAG, sa part dans l'augmentation de capital correspondait exactement à sa part du capital d'Austrian Airlines. Cela ne constitue pas une aide d'État. En ce qui concerne l'allégation selon laquelle Austrian Airlines a mis en œuvre une réduction du temps de travail et que la différence entre le temps de travail normal et le temps de travail réduit est payée par l'État, cette mesure est

d'application générale. Toute protection accordée par le droit du travail autrichien à la main d'œuvre dont le temps de travail est réduit serait de la même façon généralement applicable.

- (159) Les autorités autrichiennes démentent les affirmations de NIKI selon lesquelles l'attribution de droits de trafic à Austrian Airlines constituerait une aide d'État. Les droits de trafic proviennent à l'origine d'accords bilatéraux sur le transport aérien. Les États contractants reconnaissent à des transporteurs aériens le droit d'exercer les droits de trafic en question dans le cadre d'accords bilatéraux sur le transport aérien. Cela ne donne donc pas lieu à des coûts pour l'État contractant. Il n'existe d'ailleurs pas de marché exploitant les droits de trafic. Les droits de trafic ne peuvent être vendus, y compris publiquement.

5.6. Réponses aux autres éléments invoqués dans les observations de tiers

- (160) Le fait qu'Austrian Airlines possède des parts dans SCA Schedule Coordination Austria GmbH (ci-après «SCA GmbH») a également été qualifié de problématique dans les observations de tiers. Les autorités autrichiennes déclarent que SCA GmbH est, à l'aéroport de Vienne, le facilitateur d'horaires ou coordonnateur au sens du règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté⁽²⁸⁾. Les activités de SCA GmbH sont définies par le règlement (CE) n° 793/2004 de telle sorte qu'un actionnaire seul ne peut pas exercer la moindre influence sur l'attribution des créneaux horaires.
- (161) Robin Hood Aviation a fait valoir que l'aide au sauvetage était utilisée pour financer le détournement de la concurrence sur la liaison Graz-Stuttgart. Les autorités autrichiennes récusent cette allégation.
- (162) Les autorités autrichiennes contestent également l'affirmation de Ryanair selon laquelle Austrian Airlines proposera des vols à des prix trop bas dans le cadre de la concurrence avec les compagnies aériennes à bas prix. Ces allégations ne reposent sur rien. Du reste, les autorités autrichiennes estiment que ces doutes sont examinés essentiellement par la Commission dans le cadre des procédures de contrôle des opérations de concentration.
- (163) Par lettre du 22 mai 2009, les autorités autrichiennes ont communiqué à la Commission d'autres informations sur différents points.

⁽²⁸⁾ JO L 138 du 30.4.2004, p. 50.

- (164) En ce qui concerne le fait que ÖIAG doit être considéré comme l'actionnaire majoritaire d'Austrian Airlines, les autorités autrichiennes indiquent que ÖIAG détient directement 41,56 % des parts d'Austrian Airlines et a créé avec d'autres investisseurs institutionnels un syndicat qui possède encore 7,05 % des parts d'Austrian Airlines. L'accord de syndicat prévoit un comportement de vote homogène lors des assemblées générales d'Austrian Airlines. 3,45 % des parts du capital d'Austrian Airlines (qui sont sans droit de vote) sont détenues par Austrian Airlines, et les 47,94 % restants par des actionnaires individuels.
- (165) ÖIAG et les membres du syndicat détiennent à eux tous 48,61 % des parts du capital d'Austrian Airlines et disposent de 50,34 % des droits de vote, les actions possédées par Austrian Airlines étant sans droit de vote.
- (166) L'Autriche explique en outre que les actionnaires individuels n'ont pas l'obligation de participer à une vente à un prix d'achat négatif, car en vertu de la législation autrichienne en matière d'insolvabilité, les actionnaires individuels n'ont pas à être associés au coût de la faillite. Leur perte est limitée à la perte de leurs contributions au capital ou au prix d'achat qu'ils ont acquitté pour ces actions. Les actionnaires individuels n'auraient donc pas à assumer de coûts en cas de faillite ou de liquidation d'Austrian Airlines, et ne seraient pas obligés de prendre en considération les autres scénarios.
- (167) Les actionnaires individuels ne sont par ailleurs pas obligés d'accepter un prix d'achat négatif. Au contraire, la loi autrichienne relative aux offres publiques d'acquisition prévoit, pour les opérations qui impliquent un changement du contrôle de l'entreprise, que le prix d'achat doit correspondre au cours de bourse des six derniers mois évalué en fonction du volume des échanges, et cela n'a pas nécessairement un lien avec la valeur économique de leurs parts. Le cours de bourse peut, comme c'est le cas pour Austrian Airlines, résulter d'attentes du marché concernant un rachat, si bien qu'il reflète rarement la valeur intrinsèque de l'entreprise.
- (168) Les actionnaires individuels ne doivent pas non plus être associés aux coûts de liquidation et de faillite de l'entreprise, ni contribuer à un prix d'achat négatif. Ce «phénomène du passager clandestin» résulte de la protection dont bénéficient les actionnaires individuels, en application du droit autrichien des sociétés et d'insolvabilité et du cadre juridique sur le rachat de sociétés conforme au droit communautaire.
- (169) Les autorités autrichiennes déclarent que le prix d'achat négatif payé à ÖIAG est la conséquence directe de la valeur comptable négative d'Austrian Airlines et notamment de l'obligation juridique de l'offrant de racheter les parts des actionnaires individuels pour devenir propriétaire à 100 %, le tout à un prix ne reflétant pas la valeur économique de la compagnie aérienne.
- (170) De l'avis des autorités autrichiennes, ÖIAG a agi en investisseur privé opérant en économie de marché lorsque, pour privatiser complètement Austrian Airlines, elle a accepté un prix d'achat au total négatif, comprenant 100 % de la valeur comptable d'Austrian Airlines, plus le prix positif, en application de la loi, offert aux actionnaires individuels.
- (171) Les autorités autrichiennes ajoutent que les actionnaires individuels, au cours du processus de privatisation, n'ont pas reçu d'aide d'État, premièrement parce que l'offre d'achat ne comprend pas de ressources publiques, mais est payée par l'offrant sélectionné, Lufthansa. Deuxièmement, le prix payable aux actionnaires individuels n'a pas été fixé par l'État, mais est déterminé en fonction des dispositions contraignantes relatives au calcul du prix d'achat dans le cadre d'un changement du contrôle de l'entreprise, conformément à la loi autrichienne relative aux offres publiques d'acquisition.
- (172) Les autorités autrichiennes précisent qu'en vertu du droit autrichien, aucun actionnaire n'est obligé d'assumer les coûts sociaux en cas de faillite de l'entreprise. Elles indiquent que le fonds autrichien de protection des salariés en cas de faillite, institué conformément à la loi de protection des salariés en cas de faillite (Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz), prend en charge les coûts suivants:
- les indemnités légales de licenciement jusqu'à 6 030 euros mensuels,
 - les salaires jusqu'à 8 040 euros mensuels,
 - les droits à pension, à raison de 24 mensualités maximum, sur la base du montant des droits acquis, plafonnés à 6 000 euros mensuels,
 - les indemnités compensatrices de congés payés, et
 - les primes de licenciement.
- (173) Le fonds ne prend pas en charge les indemnités légales de licenciement ni les salaires mensuels qui dépassent ces seuils. Les droits résultant de conventions collectives ou de plans sociaux ne sont pas non plus pris en charge par ce fonds.
- (174) [...] À cet égard, l'Autriche cite une autre estimation des coûts sociaux, réalisée par Ernst & Young le 12 mars 2009. Cette nouvelle estimation indique les coûts sociaux 1) du groupe Austrian Airlines et 2) des sociétés Austrian Airlines AG et Tyrolean Airways. [...]

(175) Les autorités autrichiennes ont produit en outre d'autres informations pour savoir si un holding qui se trouverait dans une situation similaire à celle de ÖIAG prendrait en considération les pertes sur les cours occasionnées par la baisse de la note de solvabilité ainsi que les autres pertes de ce type.

6. EXISTENCE D'UNE AIDE

6.1. Base légale pour l'appréciation de l'aide

(176) Aux termes de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, «sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(177) Est considéré comme aide d'État tout avantage direct ou indirect qui est financé au moyen de ressources d'État et accordé par l'État lui-même ou par un organisme intermédiaire agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'État.

(178) Les critères définis à l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, sont cumulatifs. Pour déterminer si les mesures communiquées constituent une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, il convient d'examiner si toutes les conditions citées ci-dessous sont remplies, autrement dit que l'aide financière:

— est accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État,

— favorise certaines entreprises ou certaines productions,

— fausse ou menace de fausser la concurrence, et

— affecte les échanges entre États membres.

(179) La Commission a mené une analyse précise et approfondie des observations déposées lors de l'ouverture de la procédure ainsi que des observations de l'Autriche. La Commission a en outre chargé un expert (Moore Stephens) de procéder à l'examen des données financières et des hypothèses qui sous-tendent l'opération de vente.

(180) Moore Stephens a procédé à son examen à Vienne entre le 23 mars 2009 et le 16 avril 2009. Lors de la réalisation de cet examen, l'expert a reçu le soutien des autorités autrichiennes et a eu accès à tous les documents nécessaires ainsi qu'aux données informatiques.

(181) En l'espèce, les autorités autrichiennes ont fait valoir que la mesure notifiée ne constituait pas une aide d'État, tout d'abord parce que le prix obtenu, qui résulte d'une procédure de vente ouverte, transparente et non-discriminatoire, est le prix du marché. Elles ont ensuite fait valoir que la mesure notifiée ne constituait pas une aide d'État car, dans la mesure où les autres scénarios qui s'offraient à ÖIAG auraient tous entraîné des coûts plus élevés et où elle a choisi l'option la plus avantageuse, ÖIAG a agi comme l'aurait fait un investisseur opérant en économie de marché dans une situation similaire.

(182) Afin de s'assurer que la vente ne comprend pas d'aide d'État, la Commission doit examiner si la vente d'Austrian Airlines a eu lieu au prix du marché. La Commission a en outre développé pour la privatisation des entreprises appartenant à l'État certains principes nés de l'examen de cas particuliers au cours des années de pratique décisionnelle⁽²⁹⁾. Selon les circonstances, l'aide d'État a pu être accordée soit à l'acheteur, soit à l'entreprise à privatiser.

6.1.1. Appréciation du prix d'achat d'Austrian Airlines

(183) En l'espèce, la Commission affirme que l'Autriche a donné à ÖIAG un mandat de privatisation dans lequel elle chargeait certes ÖIAG de mener à bien une procédure de vente transparente et non-discriminatoire, mais imposait aussi un ensemble de conditions. Par conséquent, à première vue, la supposition selon laquelle l'opération comporte une aide d'État ne peut être exclue.

(184) À cet égard, la Commission affirme qu'en imposant à l'acheteur certaines conditions, l'État cédant réduit potentiellement le prix d'achat et renonce ainsi à des ressources supplémentaires. En outre, des conditions peuvent d'emblée dissuader des investisseurs potentiellement intéressés de soumettre une offre, de sorte que l'environnement concurrentiel de la procédure de vente est perturbé et que même l'offre la plus élevée finalement soumise ne représente pas nécessairement la valeur réelle de marché.

⁽²⁹⁾ Voir le XXIII^e rapport sur la politique de concurrence — 1993 (ISBN 92-826-8372-9), points 402 et 403.

(185) En imposant et en acceptant de telles conditions, aux termes desquelles il ne reçoit pas le meilleur prix pour les parts ou actifs dont il est propriétaire, l'État ne se comporte pas comme un acteur opérant en économie de marché qui chercherait à obtenir le prix le plus élevé possible. Au lieu de cela, l'État choisit de vendre l'entreprise à un prix inférieur à la valeur de marché. La Commission estime qu'un acteur opérant en économie de marché n'aurait pas économiquement intérêt à imposer des conditions comparables, mais vendrait plutôt l'entreprise au plus offrant, qui pourrait ensuite librement décider du futur de l'entreprise ou des actifs acquis.

(186) Dans de telles circonstances, il convient d'examiner si une entreprise a tiré un avantage économique de l'opération, auquel cas le troisième alinéa du point 43 des lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994 prévoit que l'entreprise «doit être estimée par un expert indépendant qui établit la valeur en cas de poursuite d'exploitation (*going-concern value*) de l'entreprise dans des conditions normales».

(187) Dans son arrêt dans l'affaire Stardust Marine, la Cour a affirmé «que, pour rechercher si l'État a adopté ou non le comportement d'un investisseur avisé dans une économie de marché, il y a lieu de se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises pour évaluer la rationalité économique du comportement de l'État et donc de s'abstenir de toute appréciation fondée sur une situation postérieure»⁽³⁰⁾. En l'espèce, la date de référence est le jour (5 décembre 2008) où la vente à Lufthansa de la participation de ÖIAG dans Austrian Airlines, s'élevant à 41,56 %, a été convenue par contrat.

Valeur en cas de poursuite d'exploitation (*Going concern value*) d'Austrian Airlines

(188) Comme indiqué précédemment, l'Autriche a présenté une évaluation de la valeur comptable d'Austrian Airlines en tant qu'entreprise autonome au 5 décembre 2008, effectuée par Deloitte suivant l'hypothèse de la poursuite des activités de l'entreprise et selon la méthode d'actualisation des flux de trésorerie (*Discounted cash flow*, ci-après «DCF»). Sur la base de cette évaluation, également appliquée aux données du plan d'exploitation, la Commission, aidée de son expert indépendant, était en mesure d'examiner si le prix payé par Lufthansa correspondait au prix du marché.

(189) Deloitte a conduit son évaluation DCF en accord avec les normes d'évaluation professionnelles autrichiennes et a en outre utilisé le plan d'exploitation de la direction d'Austrian Airlines, qui a été adapté pour prendre en

compte la modification des conditions économiques et les économies d'échelle annoncées par la direction. Le plan d'exploitation au 5 décembre 2008 reposait sur le maintien de l'autonomie et n'envisageait pas de synergies potentielles susceptibles d'être obtenues avec un partenaire stratégique. Ce plan d'exploitation comprend des mesures d'optimisation (comme [...]) pour un montant total de [...] euros. Il suppose en outre que [...].

(190) Afin d'informer des effets de ces mesures sur le cash-flow d'Austrian Airlines, Deloitte a défini, dans son évaluation, les trois phases suivantes de valeur actualisée nette (NET present value, ci-après «NPV»):

— Phase I (12.2008–12.2012) avec plan d'exploitation établi par la direction après adaptation par Deloitte,

— Phase II (2013–2021) avec intégration de [...] pour en tenir compte, et hypothèse d'un taux de croissance de [...] % par an, et

— Phase III (à partir de 2022) comme valeur finale dans l'hypothèse que l'entreprise ait atteint un taux constant de croissance à long terme de [...] % par an.

(191) La Commission affirme que les hypothèses à l'origine du scénario de base sont justifiées dans ce cas spécifique, notamment en ce qui concerne [...]. L'âge moyen des avions de la flotte d'Austrian Airlines est d'environ [...] ans, ce qui, par rapport aux concurrents, est [...]. L'hétérogénéité en modèles et en âges de la flotte d'Austrian Airlines est partiellement due au fait qu'elle a racheté deux concurrents (Lauda et Tyrolean), cette flotte se caractérisant de plus par une grande diversité par rapport à des concurrents de taille équivalente. La Commission affirme que ces deux facteurs [...] devraient être pris en considération dans le scénario de base, même si l'entreprise connaît des difficultés financières, et compte tenu de l'importance des économies réalisées lors du retour à la rentabilité du secteur.

(192) Le tableau suivant offre une vue d'ensemble des résultats du calcul de la valeur comptable. Le calcul repose sur l'analyse de rentabilité présentée par l'Autriche, qui prévoit un coût moyen pondéré du capital (ci-après «CMPC») de [...] % en phases I et II et de [...] %⁽³¹⁾ en phase III.

⁽³⁰⁾ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/1999, *République française contre Commission des Communautés européennes* («Stardust Marine»), Rec. 2002, p. I-04397, point 71.

⁽³¹⁾ Le taux d'actualisation pour le calcul de la valeur finale (*Terminal value*, ci-après «TV») résulte de la différence entre le taux du CMPC utilisé et le taux estimé de croissance stable à long terme (en l'espèce [...]).

- (194) La Commission prend note que pour le taux de WACC, qui est utilisé comme taux d'actualisation pour le calcul de la NPV du cash-flow disponible, une prime de risque de [...] points de base a été présumée pour les dettes d'Austrian Airlines. Cette supposition s'appuie sur la prime de risque utilisée par les banques pour le prêt de sauvetage accordé début 2009. La Commission note qu'en décembre 2009, une prime de risque de [...] points de base était requise pour un contrat d'échange sur défaut de crédit [Credit Default Swap ⁽³³⁾] de Lufthansa. Une prime de risque de [...] points de base semble donc vraiment peu importante et ne reflète pas complètement le risque d'Austrian Airlines.
- (195) L'expert de la Commission a donc suivi l'évaluation de Deloitte en utilisant un taux de WACC de [...] % et de [...] %. La Commission fait observer que l'utilisation de ce taux du CMPC — visant à refléter la prime de risque que pourraient exiger les actionnaires et les créanciers d'Austrian Airlines — fait beaucoup augmenter la valeur comptable négative d'Austrian Airlines (voir tableau ci-dessous).

Tableau 8

Analyse de sensibilité du taux de WACC pour la valeur comptable d'Austrian Airlines

(en Mio EUR)

WACC	Valeur comptable	Différence en valeur comptable
[...] % en phases I et II et [...] % en phase III	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]

- (196) L'expert de la Commission a par ailleurs évalué une combinaison résultant de la combinaison pessimiste et optimiste d'événements et de leurs conséquences sur la valeur comptable d'Austrian Airlines. L'expert a effectué une évaluation sur la base du plan d'exploitation d'Austrian Airlines et du modèle d'évaluation de Deloitte et a présenté les scénarios «optimiste» et «pessimiste» dans le cadre de l'utilisation d'une prime de risque que le marché utiliserait d'après ses estimations. Les résultats de cette analyse de sensibilité sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 9

Analyse de sensibilité de la valeur comptable d'Austrian Airlines

(en Mio EUR)

	Valeur sur le marché du capital total (1)	Dettes nettes (2)	Valeur comptable (1) - (2)	Différence valeur comptable	Différence valeur comptable en %
Scénario «optimiste»	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Scénario de base (Deloitte)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Scénario «pessimiste»	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (197) Dans le scénario «optimiste», l'expert suppose que le plan de restructuration réussit mieux que ne l'a prévu la direction et que le coût de la main d'œuvre peut être maintenu à un pourcentage constant de [...] % des revenus sur la période qui va de 2009 à 2012. Le taux du CMPC est de [...] %. Ces suppositions conduisent à une valeur comptable de [...] millions d'euros, soit [...] millions d'euros ou [...] % de plus que dans le scénario de base défini par Deloitte.

⁽³³⁾ Un contrat d'échange sur défaut de crédit (*Credit default swap*) est un produit dérivé de crédit dont l'acheteur verse au vendeur un ensemble de primes périodiques, en échange de quoi, si un emprunt ou un prêt n'est pas remboursé (si les intérêts ne sont pas servis), l'acheteur reçoit des primes de compensation.

- (198) Dans le scénario «pessimiste», l'expert de la Commission part d'une moindre croissance du chiffre d'affaires, en accord avec les prévisions sur le PIB des marchés cibles d'Austrian Airlines (soit [...] % de croissance en 2011 au lieu de [...] % et [...] % en 2012 au lieu de [...] %), et de la supposition que la direction ne pourra que maintenir à un taux constant les dépenses de matériel et de personnel sur la période de 2011 à 2012, sans pouvoir mettre en œuvre de mesures de réduction des coûts. Il en résulte une valeur comptable de [...] millions d'euros, soit [...] millions d'euros ou [...] % de moins que dans le scénario de base.
- (199) Sur cette base, la Commission est à même de conclure que la valeur comptable d'Austrian Airlines, dans l'hypothèse d'une continuation des activités de l'entreprise (valeur d'exploitation, «Going concern value») se situait dans une fourchette allant de [...] millions d'euros à [...] millions d'euros, soit [...] millions d'euros en moyenne.
- Part de la valeur comptable revenant à l'acheteur
- (200) La Commission affirme que cette valeur comptable correspond à 100 % des parts du capital d'Austrian Airlines. ÖIAG ne détient que 41,56 % de ces parts. En vertu de l'article 22, paragraphe 2, de la loi autrichienne relative aux offres publiques d'acquisition, une participation de contrôle directe est une participation directe dans une société qui accorde au propriétaire plus de 30 % des droits de vote revenant aux actions donnant voix délibérative permanente. En l'espèce, ÖIAG peut donc être considérée comme l'actionnaire exerçant le contrôle. Aucun autre actionnaire ne peut être considéré de la même façon comme l'actionnaire exerçant le contrôle ou au moins comme actionnaire minoritaire avec une minorité de blocage (25 % des actions plus une).
- (201) La Commission affirme qu'est généralement imposée une prime de contrôle qui reflète la plus-value liée à l'avantage du pouvoir de contrôle, lorsque la valeur du marché de départ ne reflète pas ce pouvoir. Cela est confirmé en l'espèce par le fait que Lufthansa, en acquérant une participation de contrôle dans Austrian Airlines, prend l'entière responsabilité de la restructuration de l'entreprise et que cet avantage du pouvoir de contrôle ne constitue pas pour l'acheteur un avantage mais plutôt un poids. La Commission partage également le point de vue des autorités autrichiennes selon lequel un taux de 58,44 % constitue une prime de contrôle négative, que ÖIAG, en tant qu'actionnaire exerçant le contrôle, est tenue de racheter en cas de cession de ses parts. Cela explique pourquoi Lufthansa paie un prix négatif supérieur à 41,56 % du prix en cas de poursuite d'exploitation.
- (202) Parallèlement, il convient aussi de supposer une «perte en bloc» des parts de ÖIAG. Cette perte peut être imposée pour refléter les effets négatifs sur le cours des actions lorsqu'un gros bloc d'actions est mis en vente en même temps, que le marché est saturé d'ordres de vente et que la demande insuffisante ne vient pas équilibrer l'offre. En l'espèce, la participation de ÖIAG dans Austrian Airlines correspond à 36 626 875 actions sur un total de 88 134 724. Il faut également tenir compte du fait que seuls 47,94 % du capital-actions d'Austrian Airlines sont cotés en bourse. Il est donc logique que ÖIAG accepte un prix inférieur pour pouvoir vendre ses parts en bloc.
- (203) Sur cette base, la Commission est en mesure de conclure que le prix de la participation de ÖIAG, qui représente 41,56 %, correspond à 100 % de la valeur comptable.
- (204) Sans préjudice des arguments exposés ni des conclusions tirées ci-dessus, la Commission constate par ailleurs que la valeur de 41,56 %, sans tenir compte de la prime de contrôle ni de la perte en bloc, se situe entre [...] euros et [...] euros, soit une valeur moyenne de [...] euros.
- Prix payé par Lufthansa pour les parts de ÖIAG dans Austrian Airlines
- (205) Comme indiqué précédemment, le prix payé par Lufthansa comprend trois composantes: a) 366 268,75 euros (0,01 euro par action), b) un bon de récupération, et c) une contribution de ÖIAG de 500 millions d'euros.
- (206) L'expert de la Commission a enquêté sur le paiement auquel pourrait donner lieu le bon de récupération. Il a constaté que ce bon de récupération arrive à échéance après la signature des documents comptables d'Austrian Airlines pour l'exercice s'achevant en 2011. Selon les conditions du bon de récupération, le paiement supplémentaire maximum ne peut pas dépasser le montant par action payé aux actionnaires minoritaires en vertu de la loi autrichienne relative aux offres publiques d'acquisition, pour autant que Lufthansa n'augmente pas son offre aux actionnaires minoritaires. Le montant maximum que peut recevoir ÖIAG se monte donc à 164,1 millions d'euros.
- (207) Le bon de récupération comprend deux composantes: [...] ⁽³⁴⁾.
- (208) [...]
- (209) L'expert de la Commission a examiné le rapport établi par Merrill Lynch, le conseiller de ÖIAG, où a été analysé le paiement auquel pourrait donner lieu le bon de récupération. Moore Stephens est arrivé à la conclusion que l'approche adoptée par Merrill Lynch pour évaluer le paiement auquel donnerait lieu le bon de récupération reposait sur des hypothèses raisonnables et utilisait des techniques d'évaluation établies et reconnues sur le marché des capitaux.
- (210) Nonobstant, l'expert de la Commission a réalisé une analyse de sensibilité afin de calculer ce paiement indépendamment de divers [...]. Les résultats de cette analyse sont reproduits dans le tableau suivant.

⁽³⁴⁾ Voir note 23.

Tableau 10

Analyse de sensibilité de [...]

Sensibilité [...]	[...] cumulé	[...] consolidé corrigé cumulé	Paiement
0,0 %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]
[...] %	[...]	[...]	[...]

- (211) En ce qui concerne [...], qui se calcule à l'aide de [...], la Commission constate qu'en raison de la détérioration de la situation du marché européen du transport aérien de personnes et de marchandises, le risque existe que [...].
- (212) Sur le fondement des considérations qui précèdent apparaît [...]. Eu égard à ce qui précède, la Commission est en mesure de conclure que le prix payé par Lufthansa se situe entre [...] millions d'euros et [...] millions d'euros, indépendamment du paiement auquel pourrait donner lieu le bon de récupération (voir tableau 11).

Tableau 11

Récapitulation du prix payé par Lufthansa

(en Mio EUR)

Prix payé par Lufthansa pour les parts de ÖIAG	Prix maximum	Prix minimum
(1) Prix des parts de ÖIAG	[...]	[...]
(2) Bon de récupération ([...])	[...]	[...]
(3) Contribution de ÖIAG	[...]	[...]
Somme (1) + (2) + (3)	[...]	[...]

Prix payé aux actionnaires minoritaires

- (213) En ce qui concerne le fait que Lufthansa paiera pour les actions du flottant un autre prix que celui des parts de ÖIAG, la Commission constate que les offres publiques d'acquisition d'entreprises cotées en bourse en Autriche sont soumises à la loi relative aux offres publiques d'acquisition, dont l'application est surveillée par la commission des offres publiques d'acquisition. La commission des offres publiques d'acquisition garantit que les actionnaires minoritaires sont protégés et que la procédure de vente se déroule dans l'intérêt de la société visée et des marchés de valeurs mobilières.
- (214) La loi relative aux offres publiques d'acquisition oblige celui qui acquiert plus de 30 % des parts de la société visée à faire une offre obligatoire pour tous les titres de participation de cette société dans les 20 jours suivant le dépassement du seuil (article 22 de la loi relative aux offres publiques d'acquisition).
- (215) En vertu de l'article 26 de la loi relative aux offres publiques d'acquisition, le prix d'une offre obligatoire

ou volontaire visant la prise de contrôle ne doit pas être inférieur à la contrepartie la plus élevée accordée en espèces ou convenue par l'offrant dans les douze derniers mois précédant l'annonce de l'offre; ce prix doit en outre correspondre au moins au cours de bourse moyen mesuré en fonction des volumes d'échanges des titres de participation respectifs pendant les six derniers mois précédant le jour de l'annonce de l'offre. Comme elle acquiert la participation de contrôle de ÖIAG, Lufthansa a l'obligation de faire à tous les actionnaires une offre au cours moyen estimé. La Commission note que l'offrant n'a aucune marge de manœuvre en ce qui concerne le montant de ce prix.

- (216) De plus, l'opération, en raison de la procédure publique d'appel d'offres, a suscité l'intérêt des médias pour les parts de ÖIAG, c'est pourquoi le cours de l'action a subi l'influence de l'activité sur le marché et de la spéculation. La différence de prix peut également s'expliquer par la perte de contrôle qui s'applique aux participations minoritaires. Contrairement à la prime de contrôle, la valeur des parts minoritaires ne reflète pas la valeur associée à la participation de contrôle.

- (217) Alors que le prix total payé à ÖIAG est négatif et, comme indiqué précédemment, résulte d'une procédure négociée, le prix payé pour les actions dispersées est fixé par la loi, est effectivement connu de toutes les parties à l'avance, et se monterait, en l'espèce, à environ 220 millions d'euros.
- (218) En conséquence, la Commission conclut que le prix des actions minoritaires ne repose que sur les obligations juridiques auxquelles est tenue Lufthansa et que par conséquent, en l'espèce, aucune conclusion ne peut être tirée du prix payé aux actionnaires minoritaires eu égard au prix payé à ÖIAG.

Conclusion

- (219) Eu égard aux considérations qui précèdent, le prix payé par Lufthansa pour les parts de ÖIAG se situe dans une fourchette entre [...] euros et [...] euros. Il doit être mis en regard avec la valeur de continuation d'Austrian Airlines, qui se situe dans une fourchette entre [...] euros et [...] euros, soit [...] euros en moyenne. Le prix payé n'est donc pas plus bas que la valeur en cas de poursuite d'exploitation. La Commission note que même si le prix payé ne correspond qu'à 41,56 % de la valeur de l'entreprise, ce prix est très proche de la fourchette définie par l'expert. La Commission en conclut donc que le prix payé par Lufthansa se situait dans la fourchette de prix du marché des parts d'Austrian Airlines vendues par ÖIAG. Par conséquent, les conditions n'ont pas eu d'effets sur le prix de vente.
- (220) Une évaluation qualitative des conditions susmentionnées vient confirmer cette conclusion. Comme indiqué précédemment, les autorités autrichiennes ont fait valoir que les conditions imposées à ÖIAG dans le mandat de privatisation n'étaient pas de nature à influencer négativement ou de quelque autre manière sur le prix que les acheteurs étaient prêts à payer.
- (221) En ce qui concerne l'objectif de «préservation optimale des emplois», la Commission estime que cette exigence ne constitue qu'un objectif à atteindre idéalement. La Commission constate que cette condition était formulée de façon à ne pas imposer d'obligation onéreuse ou contraignante à des acheteurs potentiels. La Commission en conclut que puisqu'elle ne constituait pas une obligation onéreuse et que cela était clair pour tous les acheteurs potentiels du fait de la formulation dans le dossier de l'appel d'offres, cette condition n'a pas eu pour effet de faire baisser le prix d'achat et n'était pas destinée à dissuader des investisseurs potentiels de faire une offre, et qu'elle n'a pas entraîné de perte de ressources pour l'État. Cette conclusion est en outre étayée par le fait que toutes les offres soumises par les offrants étaient limitées et soigneusement formulées, ce qui leur a donné tout le loisir de s'assurer que leurs ambitions commerciales et leurs objectifs de rentabilité devaient être réalisés⁽³⁵⁾.

- (222) De la même façon, en ce qui concerne la «création d'un conseil pour la préservation des intérêts autrichiens», la Commission constate qu'un tel conseil est uniquement de nature consultative et ne possède pas de pouvoir de décision. Cette condition n'a d'ailleurs effrayé aucun des [...] offrants, puisque [...]. La Commission est donc en mesure de conclure que cette condition, comme elle ne constituait pas une condition onéreuse, n'a pas eu pour effet de faire baisser le prix d'achat et n'était pas de nature à dissuader des investisseurs potentiels de faire une offre. Par conséquent, elle n'implique pas d'aide d'État.

- (223) En ce qui concerne l'objectif du «maintien du centre de décision en Autriche», la Commission constate que l'ensemble des [...] offrants ont fait part de leur intention de conserver le centre de décision en Autriche. Cette condition reposant sur la logique de l'exigence d'un «noyau dur» de l'actionnariat et ne constituant qu'un raffinement de cette exigence, la Commission traite ces deux conditions ensemble.

- (224) Sur la question relative au maintien d'un noyau dur d'actionnaires autrichiens, la Commission constate que cette condition valait pour tous les offrants et que l'ensemble des [...] offrants étaient conscients de la nature particulière du marché d'Austrian Airlines dans certaines régions, qu'elle les intéressait et qu'ils avaient un intérêt au maintien de certains droits de trafic bilatéraux; [...] dans ce contexte, la Commission constate que les offrants avaient l'intention d'acquiescer Austrian Airlines en tant qu'entreprise faisant l'objet d'une reprise et non comme un simple actif. En raison des particularités, notamment réglementaires, du secteur de l'aviation, la valeur d'une ligne aérienne se définit dans une large mesure par des biens immatériels comme par exemple des créneaux horaires et des droits de trafic aérien. En tant que telle, la conservation de ces droits serait ainsi considérée comme un élément positif aussi bien par le vendeur que par l'acheteur pour maintenir potentiellement la valeur de l'entreprise.

- (225) Eu égard à ce qui précède, la Commission est en mesure de conclure que cette condition et la condition du maintien du centre de décisions en Autriche, loin de constituer des conditions onéreuses, étaient essentiellement des conditions commerciales qui étaient en fait conçues pour conserver des droits de trafic bilatéraux avec certains pays tiers et donc pour garantir les rendements de l'entreprise et la valeur d'Austrian Airlines pour l'acheteur potentiel, plutôt que d'imposer en plus des niveaux d'output ou d'investissement. La Commission estime également que de telles conditions peuvent certes conduire à des problèmes en ce qui concerne la conformité avec le droit communautaire, mais que leur pertinence était claire pour tous les offrants potentiels, la conservation de droits de trafic étant indispensable. Dans le contexte de développement actuel du marché international du trafic aérien et des accords bilatéraux avec les pays tiers, la Commission estime que de telles conditions ne sont pas inhabituelles dans ce secteur.

⁽³⁵⁾ Voir également à ce sujet la décision 2008/767/CE de la Commission 2008.

(226) La Commission constate en outre que ces conditions n'ont été mises en cause par aucun acheteur potentiel, mais qu'au contraire, tous les offrants se sont efforcés de même, chacun à sa façon, d'y satisfaire [...]. Sur cette base, la Commission est en mesure de conclure que ni l'exigence de laisser le centre de décisions en Autriche ni celle de maintenir un noyau dur d'actionnaires autrichiens n'étaient de nature à faire baisser le prix d'achat ni à dissuader des investisseurs potentiels de soumettre une offre, de sorte que ces conditions n'ont pas impliqué la perte de ressources publiques.

(227) Alors que de telles conditions, dans une procédure d'appel d'offres en général, seraient considérées comme pouvant donner lieu à une perte potentielle de ressources publiques, l'évaluation qualitative ci-dessus atteste, dans ce cas particulier, que ces conditions, au regard de la nature très spécifique de l'aéronautique, n'ont pas eu d'incidence sur le prix payé, mais ont au contraire contribué à conserver la valeur intégrale d'Austrian Airlines.

(228) Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut qu'aucune aide destinée à Lufthansa n'est comprise dans le prix payé à ÖIAG pour les parts d'Austrian Airlines.

(229) La Commission ayant constaté que la vente avait eu lieu au prix du marché, elle n'a pas besoin d'enquêter davantage sur l'équité et la transparence du processus de privatisation dans le cadre du présent examen de l'aide.

6.1.2. Application du test de l'investisseur opérant en économie de marché

(230) La conclusion selon laquelle le prix payé par Lufthansa pour les parts détenues par ÖIAG au capital d'Austrian Airlines correspond au prix du marché n'exclut pas la possibilité qu'une aide ait été accordée à Austrian Airlines elle-même. Le fait qu'un prix de marché ait été payé pour une telle entreprise est susceptible de garantir qu'aucune autre aide ne soit accordée à l'acheteur, mais l'acheteur ne doit pas être confondu avec l'entreprise vendue à un prix négatif. Selon une jurisprudence constante de la Cour, lorsqu'une entreprise ayant bénéficié d'une aide d'État illégale est rachetée au prix du marché, c'est-à-dire au prix le plus élevé qu'un investisseur privé agissant dans des conditions normales de concurrence serait prêt à payer pour cette société dans la situation où elle se trouve, notamment après avoir bénéficié d'aides d'État, l'élément d'aide a été évalué au prix du marché et inclus dans le prix d'achat ⁽³⁶⁾.

(231) Ainsi, lorsqu'une entreprise est vendue par un État à un prix négatif, la vente au prix du marché n'est pas un critère suffisant pour établir que l'État a agi comme un

investisseur opérant en économie de marché et qu'aucune aide d'État n'a été accordée. Un tel investisseur opérant en économie de marché comparerait également le prix de marché négatif avec les coûts qu'il aurait à assumer dans le cadre d'autres solutions, comme en l'espèce la faillite de l'entreprise («scénario de la faillite»). Les autorités autrichiennes ont avancé que la décision de vendre leur participation au capital d'Austrian Airlines à Lufthansa à un prix négatif était la plus avantageuse parmi les différentes options qui se présentaient à elles. Ces autres options étaient la liquidation ordonnée, le scénario de l'auto-économie et le scénario de la faillite.

(232) À cet égard, la Commission fait observer que les autres scénarios ne doivent pas être examinés en détail dans la présente décision, car ils engendreraient tous des coûts plus élevés que la faillite.

Scénario de la faillite

(233) En cas de faillite, les dettes dues aux créanciers garantis et non garantis doivent être recouvrées avec le produit de la vente des actifs n'étant soumis à aucune réserve de propriété. En droit autrichien, aucun créancier n'est privilégié, mais les frais dus au liquidateur doivent être acquittés prioritairement à toutes les dettes contractées envers les créanciers non garantis. Les droits des salariés ne sont pas non plus privilégiés, si bien qu'ils sont servis de la même manière que l'ensemble des créanciers. En cas de faillite, les actionnaires ne pourraient probablement pas compter être payés. En contrepartie, les actionnaires ne sont pas responsables de la perte de valeur de leurs parts.

Prise en charge de toutes les dettes non recouvrées par ÖIAG pour éviter des effets négatifs sur ses autres participations

(234) À cet égard, les autorités autrichiennes ont avancé qu'une faillite d'Austrian Airlines conduirait à une révision à la baisse de la note de solvabilité des autres participations de ÖIAG (comme OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria, etc.), ainsi qu'à une baisse de la note de solvabilité d'autres participations de l'État autrichien. Elles font valoir également qu'une telle révision à la baisse influencerait également négativement sur le cours des actions de ces entreprises et entraînerait une dépréciation massive des participations de ÖIAG comme de la République d'Autriche.

(235) Selon les autorités autrichiennes, la révision à la baisse de la note de solvabilité résulterait de la disparition du soutien de la société-mère. Elles estiment en outre que le soutien de la société-mère est l'un des principaux facteurs déterminant la solvabilité. Elles ont cité des exemples de sociétés privées, par exemple la solvabilité de Bank Austria et Hypovereinsbank, qui auraient profité du soutien de leur maison-mère, Unicredit.

⁽³⁶⁾ Arrêt de la Cour du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, *Italie/Commission* («ALFA Romeo»), Rec. 1991, p. I-01603, point 40; arrêt de la Cour du 20 septembre 2004 dans l'affaire C-390/98, *H.J. Banks*, Rec. 2001, p. I-06117, point 77; et arrêt de la Cour du 29 avril 2004 dans l'affaire C-277/00, *Allemagne/Commission* («SMI»), Rec. 2004, p. I-3925, point 80.

- (236) Premièrement, la Commission constate que la solvabilité d'une entreprise, indépendamment du fait qu'elle soit entièrement privée ou publique, ne dépend pas seulement du soutien par la société-mère, mais aussi d'autres paramètres. Les facteurs décisifs sont les caractéristiques de production de l'entreprise, le risque lié au réinvestissement, l'efficacité en matière d'exploitation et d'investissement du capital, ainsi que des facteurs en aval de la solvabilité tels que la dépendance vis-à-vis des clients, la diversification, la situation financière et le profil de liquidité en général.
- (237) Par ailleurs, les exemples synthétisés dans le tableau 1 font référence à une révision à la baisse de la note de solvabilité d'une société-mère ayant conduit à la baisse de la note de solvabilité de sa filiale. En raison de la méthode d'évaluation de la solvabilité, la solvabilité d'une filiale ne peut pas être meilleure que celle de la société-mère. En l'espèce, ÖIAG ne dispose pas de note de solvabilité.
- (238) La ÖIAG-Gesetz du 26 avril 2000 interdit par ailleurs explicitement la consolidation de ÖIAG avec ses participations, et ses dettes sont en outre garanties par une garantie accordée par l'État. Le rôle de ÖIAG semble, par sa nature, être davantage celui d'un fonds de gestion d'actifs que celui d'un holding dans le cadre d'un groupe diversifié. La Commission constate en outre qu'un nombre important de ses participations (OMV AG, Österreichische Post, Telekom Austria) sont elles-mêmes cotées séparément à la bourse de Vienne, au lieu d'être réunies au sein d'une même structure de groupe, et que ces entreprises sont détenues en majorité par d'autres actionnaires que ÖIAG. La Commission constate en outre qu'à l'examen des données fondamentales d'exploitation d'entreprises telles que OMV AG, Österreichische Post ou Telekom Austria par des analystes, le développement d'autres entreprises dans lesquelles ÖIAG a des participations n'est pas pris en considération⁽³⁷⁾.
- (239) Eu égard à ce qui précède, la Commission ne peut reconnaître la validité de l'argument selon lequel la faillite d'Austrian Airlines aurait des répercussions sur la note de solvabilité des autres participations et conduirait à une dépréciation des participations de ÖIAG. De même, la Commission ne peut admettre l'idée selon laquelle la faillite d'Austrian Airlines porterait également atteinte à la note de solvabilité et à la valeur d'autres entreprises appartenant à la République d'Autriche.
- Prise en charge des coûts sociaux par ÖIAG
- (240) [...]
- (241) [...]
- (242) [...]
- (243) Les autorités autrichiennes et Austrian Airlines ont fourni à la Commission des informations sur des cas d'entreprises du secteur privé ayant pris en charge à l'amiable le coût des plans sociaux lorsqu'elles ont supprimé des branches ou des activités en Autriche.
- (244) Sur la base de ces informations, il semble être généralement courant en Autriche qu'une société-mère ou un groupe prenne en charge les coûts sociaux lors de la fermeture d'une filiale ou de la suppression de la capacité(s) de production en vue de délocaliser la production à l'étranger. Les autorités autrichiennes ont avancé que la même chose valait quand la société-mère ou le groupe laissait la filiale faire faillite.
- (245) À cet égard, la Commission constate que dans les cas cités en exemple, la maison-mère continue à offrir des produits portant le nom de la marque des filiales liquidées en Autriche, même si la production ou des parties de cette production ont été délocalisées à l'étranger. Dans ce contexte, la Commission fait remarquer qu'il n'est que logique, d'un point de vue économique, que lors de la liquidation ordonnée d'une filiale, l'entreprise-mère qui maintient sa présence sur le marché concerné prenne en charge les obligations de la filiale envers ses salariés conformément au droit applicable. En l'espèce cependant, dans l'hypothèse de la faillite, ÖIAG se retirerait complètement du marché du transport aérien en Autriche. Il ne semble donc pas certain qu'un investisseur privé (comme un holding financier pur) dans une situation similaire à celle de ÖIAG prendrait en charge les coûts sociaux pour des raisons liées à l'image de la marque «Austrian Airlines» (marque à laquelle il n'aurait plus aucun intérêt).
- (246) La Commission constate également que le montant des coûts sociaux d'Austrian Airlines (voir tableau 2) qui seraient pris en charge par ÖIAG dans l'hypothèse de la faillite, ne peut pas, pour les mêmes raisons, être comparé avec les exemples de prise en charge amiable des coûts sociaux. La Commission fait en outre remarquer que les coûts sociaux d'Austrian Airlines, comparés à ceux pris en charge volontairement par d'autres entreprises (voir tableau 4), sont très élevés, aussi bien en ce qui concerne la moyenne des paiements individuels que le montant total.

⁽³⁷⁾ Voir par exemple Erste Group Research, <http://produkte.erstegroup.com/CorporateClients/de/ResearchCenter/Overview/index.phtml> ou Raiffeisen Centrobank Equity Research, http://www.rcb.at/_sterreich.aktienoesterreich.0.html

(247) Les autorités autrichiennes ont avancé qu'il existait à l'évidence un ensemble de paramètres qui influent sur les coûts d'un tel plan social. Les plus importants facteurs seraient la durée des services effectués par les salariés dans l'entreprise ainsi que leur niveau de rémunération. En l'espèce, la Commission constate que les coûts d'un plan social lors de la faillite d'une entreprise et lors de la fermeture d'une unité de production peuvent différer de ceux d'une suppression de certaines capacités de production, où l'entreprise reste présente sur le marché.

(248) À cet égard, la Commission estime que les autorités autrichiennes n'ont pas prouvé que la faillite aurait une incidence suffisamment négative sur l'image de marque du holding ÖIAG pour que ce dernier se considère comme obligé de prendre en charge amiablement des coûts sociaux de cette ampleur.

(249) En ce qui concerne l'argument selon lequel ÖIAG fait fonction de maison-mère d'Austrian Airlines, la Commission fait remarquer qu'en droit autrichien, à savoir en vertu de la loi relative à la fondation et aux activités de ÖIAG (article 11, paragraphe 2, de la ÖIAG-Gesetz), la création d'un groupe entre ÖIAG et les entreprises où elle a des participations est interdite. En outre, à des fins comptables, ÖIAG ne consolide pas dans son bilan les résultats des entreprises où elle a des participations, comme on l'attendrait d'un holding privé. Cela est également étayé par le fait i) qu'aux fins du droit européen de la concurrence, ÖIAG et les entreprises où elle a des participations ne semblent pas constituer une entité économique, et ii) qu'en vertu du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises («le règlement CE sur les concentrations») ⁽³⁸⁾, la Commission, aux fins du calcul des seuils de chiffres d'affaires, ne considère pas ÖIAG comme un groupe.

(250) Sans tenir compte de la pression sociale et politique qui résulterait d'une décision autorisant la faillite d'Austrian Airlines, la Commission maintient l'opinion exprimée lors de l'ouverture de la procédure selon laquelle une décision de ÖIAG de prendre en charge amiablement les coûts liés à un plan social en cas de faillite d'Austrian Airlines semble être due au fait que ÖIAG est un holding public, et un investisseur privé à la tête d'un holding ne prendrait pas en charge ces coûts dans des circonstances similaires.

(251) Il convient donc de constater qu'en cas de faillite d'Austrian Airlines, les coûts de ÖIAG seraient nuls.

6.1.3. Conclusion

(252) Bien qu'elle soit arrivée à la conclusion que le prix du marché le plus élevé d'Austrian Airlines avait été obtenu

lors de la procédure de vente, la Commission est également arrivée à l'idée que la faillite du transporteur aérien aurait représenté une option plus avantageuse pour l'État. La Commission est donc d'avis qu'il convient de considérer comme des ressources publiques accordées à Austrian Airlines le montant du prix négatif dépassant les coûts d'une faillite pour l'État et ÖIAG. Le coût d'une faillite étant nul pour l'actionnaire, le montant de l'aide d'État est le montant total du prix négatif, qui se situe dans une fourchette entre [...] euros et [...] euros – avec un montant maximum d'aide de [...] euros.

(253) Le prix négatif comprend des ressources publiques car il est accordé par une institution (ÖIAG) appartenant entièrement à l'État et contrôlée par lui résulte du mandat de privatisation par lequel le gouvernement autrichien a chargé ÖIAG de vendre toutes ses parts dans Austrian Airlines, et est donc imputable à l'État. Il est destiné à une entreprise (Austrian Airlines) en concurrence avec d'autres transporteurs aériens de la Communauté, en particulier depuis la libéralisation du secteur de l'aviation. Il porte atteinte au commerce intracommunautaire car il concerne une entreprise active dans le trafic entre États membres et fausse la concurrence.

(254) Par conséquent, ce prix négatif doit être considéré comme une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

7. COMPATIBILITÉ DE L'AIDE AVEC LE MARCHÉ COMMUN

(255) Après être arrivée à la conclusion que le prix négatif constituait une aide d'État, la Commission doit examiner la compatibilité de cette aide avec le marché commun.

(256) Il convient donc d'examiner la compatibilité de cette aide avec le marché commun à la lumière de l'article 87, paragraphe 2 et paragraphe 3, du traité CE, dans lesquels sont énumérées les exceptions à la règle générale de non compatibilité avec le marché commun fixée à l'article 87, paragraphe 1.

(257) En l'espèce, seule l'exception prévue à l'article 87, paragraphe 3, point c) est envisagée. En vertu de l'article 87, paragraphe 3, point c), peuvent être considérées comme licites les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

(258) À cet égard, le cadre communautaire en vigueur comprend, pour décider de la compatibilité avec le marché commun, les lignes directrices de 2004 et les lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994.

⁽³⁸⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

7.1. Compatibilité avec le marché commun et éventualité d'une violation des règles du marché intérieur

- (259) Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission a constaté que l'Autriche avait donné à ÖIAG un mandat de privatisation dans lequel étaient imposées un certain nombre de conditions. Au cours de la procédure, la Commission a constaté que ces conditions, dans les circonstances particulières de cette affaire, n'étaient pas de nature à influencer négativement, ou de toute autre manière, sur le prix que les offrants étaient prêts à payer.
- (260) Au premier abord cependant, vu les articles 43, 49 et 56 du traité CE relatifs à la liberté d'établissement, à la libre prestation de services et à la libre circulation des capitaux, les conditions de la vente, à savoir la création d'un conseil pour la préservation des intérêts autrichiens, le maintien d'un noyau dur d'actionnaires autrichiens et du centre de décisions d'Austrian Airlines en Autriche, pourraient faire l'objet de doutes.
- (261) Cela amène donc à poser la question de savoir dans quelle mesure la Commission doit envisager la possibilité d'une violation des règles du marché intérieur lorsqu'elle juge de la compatibilité de l'aide d'État avec le marché commun ⁽³⁹⁾.
- (262) En l'espèce, la Commission a constaté que les conditions imposées par le mandat de privatisation n'augmentaient en aucune manière la distorsion résultant du prix négatif, puisque ces conditions n'avaient pas d'incidence matérielle sur le prix payé. En l'espèce, les conditions concernant les actionnaires et le centre de décisions de l'entreprise sont liées à des accords bilatéraux sur le transport aérien, et sous cette forme, leur application n'entraîne pas de discrimination entre les acquéreurs potentiels, puisque chacun d'entre eux avait le même intérêt à la continuation pour protéger ainsi son potentiel d'activités. Les conditions imposées par le mandat de privatisation n'ont donc pas imposé de restrictions supplémentaires à celles existant déjà dans les accords bilatéraux sur le transport aérien. Il n'y a donc aucune raison de prendre en compte la possibilité d'une violation des règles du marché intérieur dans le jugement de la compatibilité de l'aide.
- (263) C'est pourquoi la Commission doit juger si le plan de restructuration est en accord avec les dispositions des lignes directrices en vigueur. En vertu du principe fondamental (point 31 des lignes directrices de 2004), «le principe général doit donc être de n'autoriser une aide à la restructuration que dans les cas où l'on peut démontrer que son octroi n'est pas contraire à l'intérêt de la Communauté. Cela ne sera possible que moyennant des critères stricts et l'assurance que les éventuelles distor-

sions de concurrence seront compensées par les avantages découlant du maintien en vie de l'entreprise [...] et que, en principe, il existe des contreparties suffisantes en faveur des concurrents».

- (264) Ensuite, les lignes directrices énumèrent différentes conditions dans lesquelles peuvent être accordées des aides à la restructuration.

7.1.1. Identité et accès de l'entreprise au bénéfice de l'aide

- (265) Aux termes du point 13 des lignes directrices de 2004, «une société qui fait partie d'un groupe ou est reprise par un groupe ne peut en principe pas bénéficier d'aides [...] à la restructuration, sauf s'il peut être démontré que ses difficultés lui sont spécifiques et ne résultent pas d'une allocation arbitraire des coûts au sein du groupe, et que ces difficultés sont trop graves pour être résolues par le groupe lui-même».
- (266) Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission a constaté que certains plaignants avaient avancé que dans le contexte du rachat d'Austrian Airlines par Lufthansa, Austrian Airlines n'avait pas accès au bénéfice de l'aide.
- (267) À cet égard, la Commission fait remarquer que la mesure notifiée prévoit bien que Lufthansa rachète Austrian Airlines, mais que les difficultés rencontrées par Austrian Airlines ne sont pas liées au projet de rachat. Les autorités autrichiennes ont d'ailleurs argué que la réduction de l'endettement d'Austrian Airlines («restructuration financière») correspondait au prix que Lufthansa, après une procédure d'appel d'offres transparente et ouverte, était prête à accepter pour racheter Austrian Airlines, et que la vente ne se ferait pas sans cette mesure.
- (268) La Commission constate que les décisions de l'État autrichien en ce qui concerne l'attribution de ressources et les accords signés entre ÖIAG et Lufthansa prévoient que le destinataire des ressources accordées est Austrian Airlines et non Lufthansa, et qu'Austrian Airlines reçoit ces ressources sous la forme d'une augmentation de capital. L'effet principal de l'octroi de ces ressources est la survie d'une société Austrian Airlines restructurée. La Commission constate en outre qu'Austrian Airlines, jusqu'à la conclusion de la vente, ne fait pas partie du groupe Lufthansa, si bien que la question de savoir si Lufthansa aurait pu assainir financièrement Austrian Airlines par ses propres moyens n'est pas pertinente. Il n'existe pas non plus de relation de groupe entre Lufthansa et Austrian Airlines qui soit liée à leur coopération déjà existante. La Commission peut donc en conclure qu'Austrian Airlines ne fait pas partie du groupe Lufthansa.

⁽³⁹⁾ Selon la jurisprudence, cela doit être le cas «lorsque les modalités d'une aide qui contreviendraient à des dispositions particulières du traité, autres que les articles 92 et 93, peuvent être à ce point indissolublement liées à l'objet de l'aide qu'il ne serait pas possible de les apprécier isolément» (voir l'arrêt de la Cour du 22 mars 1977 dans l'affaire 74/76, *Ianelli&Volpi/Meroni*, Rec. 1977, p. 00557, et l'arrêt de la Cour du 15 juin 1993 dans l'affaire C-225/91, *Matra/Commission*, Rec. 1993, p. I-03203, point 41).

(269) La Commission est ainsi en mesure de conclure que le destinataire de l'aide est Austrian Airlines.

(270) La Commission doit maintenant éclaircir si Austrian Airlines est concernée par une restructuration en vertu des lignes directrices de 2004. La Commission était déjà arrivée à cette conclusion dans sa décision relative à l'autorisation de l'aide de sauvetage⁽⁴⁰⁾ et dans sa décision relative à l'ouverture de la procédure d'examen. Au cours de la procédure d'examen, elle n'a pas découvert d'éléments justifiant de modifier cette conclusion.

(271) À cet égard, la Commission est en mesure de conclure qu'Austrian Airlines est une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices de 2004.

7.1.2. Retour à la viabilité à long terme

(272) La deuxième condition (comme indiqué au point 35 des lignes directrices de 2004) est que «le plan de restructuration, dont la durée doit être la plus courte possible, doit permettre de rétablir dans un délai raisonnable la viabilité à long terme de l'entreprise, sur la base d'hypothèses réalistes concernant ses conditions d'exploitation futures».

(273) Les lignes directrices de 2004 (point 37) disposent en outre que «le plan de restructuration doit prévoir une mutation de l'entreprise telle que celle-ci puisse couvrir, une fois la restructuration achevée, tous ses coûts, y compris les coûts d'amortissement et les charges financières. La rentabilité escomptée des capitaux propres de l'entreprise restructurée devra être suffisante pour lui permettre d'affronter la concurrence en ne comptant plus que sur ses seules forces».

(274) Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission a posé des questions relatives aux hypothèses qui soutenaient le plan de restructuration présenté. Elle a également posé des questions au sujet des économies d'échelle et des synergies auxquelles se réfère ce plan, compte tenu du fait qu'Austrian Airlines et Lufthansa travaillent déjà largement en coopération.

(275) En ce qui concerne le fait que Lufthansa et Austrian Airlines coopèrent déjà dans le cadre de Star Alliance, et en ce qui concerne leur joint venture, l'Autriche a déjà fourni à la Commission des informations qui laissent entendre que lors d'une participation au capital, l'intégration d'entreprises du secteur de l'aviation est beaucoup plus importante d'un point de vue économique, ce qui conduit à des économies d'échelle supérieures à celles réalisées dans le cadre de partenariats sans participation au capital. L'Autriche renvoie à des expertises selon lesquelles des économies d'échelle d'environ 1,9 % sont obtenues pour des partenariats de pure coordination, alors que des activités économiques communes conduisent à des économies d'environ 5,6 % du coût total. Par

comparaison, une coopération s'appuyant sur une participation au capital produirait des économies d'échelle d'environ 11,4 %⁽⁴¹⁾.

(276) La Commission fait remarquer que le plan de restructuration repose sur la consolidation des avantages résultant des réductions de coûts et des synergies issues de l'intégration du transporteur aérien dans le groupe Lufthansa. Ce plan prévoit une réduction et un redimensionnement de la flotte, l'optimisation des produits, des mesures de réduction des coûts et des potentiels de synergie.

(277) [...] La Commission constate que le plan d'exploitation futur de Lufthansa tient compte autant que possible de l'aggravation de la situation du marché du trafic aérien mondial et en particulier des marchés d'Austrian Airlines en Europe centrale et orientale. Lufthansa fait observer que par rapport au plan d'octobre 2008, les perspectives se sont considérablement assombries du fait de la crise économique.

(278) Lufthansa allègue que le plan financier quinquennal (2009-2013) montre que l'entreprise, aussi bien dans le «scénario de base» que dans le «scénario réaliste» et le «scénario pessimiste», à court terme comme à moyen terme, [...] Lufthansa escompte [...] qu'Austrian Airlines soit en mesure de couvrir ses coûts d'amortissement, les coûts de crédit-bail pour le financement d'avions et les charges financières à partir de [...]. [...].

(279) Lufthansa fait remarquer que certaines des mesures [...]. Lufthansa estime que la viabilité à long terme d'Austrian Airlines ne pourra cependant être rétablie que si le plan de restructuration modifié — ainsi que d'autres mesures de réduction des coûts qui restent à négocier — peut être mis en œuvre comme prévu et que les économies d'échelle nécessaires peuvent ainsi être obtenues.

(280) Le plan d'exploitation se fonde sur un cours moyen de change euro/dollar d'environ [...] et sur un prix moyen du baril de pétrole brut de [...] pour 2009-2013. Il suppose également que [...].

(281) En 2009, les revenus du trafic aérien sont [...]. Le plan prévoit ensuite un [...] annuel, variable en fonction de la pause que marqueront les marchés d'Austrian Airlines et des résultats des synergies de revenus. [...] l'entreprise doit retrouver le niveau de rendement du trafic aérien de [...].

(282) [...] Les coefficients de remplissage escomptés pour les années 2008 à 2010 sont de [...], et ne devraient s'améliorer un peu qu'à partir de [...]. En 2009, il est prévu que les rendements moyens par voyageur-kilomètre [...].

(283) [...] ⁽⁴²⁾.

(284) Du fait de la réunion d'Austrian Airlines et Lufthansa, le plan comprend des synergies de revenus de [...] euros et des synergies de coûts de [...] euros, qui doivent être réalisées à partir de [...].

⁽⁴⁰⁾ Voir la note 8.

⁽⁴¹⁾ Voir la note 27.

⁽⁴²⁾ [...]

- (285) Les synergies de revenus sont [...] à un tiers [...], à un tiers de [...] et enfin à un tiers de [...].
- (286) [...]
- (287) En ce qui concerne le personnel, il est prévu [...]. Actuellement, l'organisation des ventes d'Austrian Airlines comprend [...] salariés, dont [...] en Autriche. Lufthansa prévoit [...]. Cela signifie que [...]. Le plan de restructuration prévoit par ailleurs également un ajustement [...], car les capacités vont être intégrées dans le groupe Lufthansa. ([...]). Cet ajustement conduirait à [...]. Des modifications de moindre envergure sont prévues dans d'autres segments d'activité tels que [...]. Entre fin 2008 et 2013, ces mesures diminueront de [...].
- (288) Le total des dépenses extraordinaires d'Austrian Airlines prévues pour la période 2009-2013, d'un montant de [...] millions d'euros, inclut des coûts [...].

Tableau 12

EBIT avant charges exceptionnelles, 2008-2013, d'après les estimations de Lufthansa

(en Mio EUR)

EBIT avant charges exceptionnelles	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (289) Suivant les calculs, l'EBIT de l'entreprise (point mort d'exploitation) avant charges exceptionnelles est [...].
- (290) Lufthansa indique cependant que des charges financières annuelles d'environ [...] euros pèsent sur Austrian Airlines en raison d'importantes obligations financières portant intérêts et d'engagements en matière de pensions. Le seuil de rentabilité net sera atteint [...].
- (291) La Commission doit évaluer si Austrian Airlines est à même de finaliser avec succès sa restructuration dans le délai imparti. [...]
- (292) Sur la base du plan refondu, Austrian Airlines devrait être en mesure de beaucoup réduire ses coûts. Cette importante réduction de la base des coûts devrait donner à l'entreprise, par rapport à [...] la flexibilité et la capacité d'adaptation nécessaires pour progresser dans la réalisation des objectifs.
- (293) Eu égard à ce qui précède, la Commission estime qu'Austrian Airlines devrait être en mesure de réaliser avec succès sa restructuration d'ici 2015. À cet égard, la Commission ne considère cependant pas que la date de mise en œuvre du programme «Go4Profit» doive être considérée comme le début de la restructuration. Il semble plutôt que les mesures prises dans le cadre du programme «Go4Profit» — même si elles sont conduites à une réduction des coûts d'Austrian Airlines — n'étaient pas suffisantes pour restructurer l'entreprise et avaient été conçues dans le contexte d'une solution d'autonomie.
- (294) La Commission doit également examiner si les hypothèses sur lesquelles repose le plan de restructuration sont appropriées dans les circonstances existantes, et si les prévisions et pronostics sont en accord avec les exigences des lignes directrices. Les lignes directrices de 2004 (point 35) disposent ce qui suit: «Ce plan doit être présenté à la Commission avec toutes les précisions nécessaires, et inclure notamment une étude de marché. L'amélioration de la viabilité doit résulter principalement de mesures internes contenues dans le plan de restructuration; elle ne peut être basée sur des facteurs externes, sur lesquels l'entreprise ne peut guère influencer, tels que des variations des prix ou de la demande, mais seulement si les hypothèses avancées sur l'évolution du marché sont généralement acceptées».
- (295) À cet égard, la Commission estime que le plan d'exploitation présenté en avril 2009 se compose de pronostics négatifs réalistes. Les hypothèses en ce qui concerne le prix du carburant, le cours du change, le volume du trafic et l'évolution du marché que Lufthansa a présentées à la Commission, sont plausibles, et par conséquent, les prévisions du plan de restructuration sur les progrès du résultat global d'Austrian Airlines compte tenu des effets de la crise économique sur le secteur du transport aérien semblent crédibles. La Commission constate qu'une entreprise sera rentable à long terme avec une plus forte probabilité sous le contrôle d'un nouveau propriétaire, appartenant au secteur privé, si bien que de ce point de vue, la vente est effectivement un élément essentiel de la restructuration d'Austrian Airlines.
- (296) À la lumière des facteurs susmentionnés, la Commission estime qu'Austrian Airlines sera à même de retrouver sa viabilité à long terme à partir de 2015, comme prévu dans le plan d'exploitation 2009-2015. La viabilité sera donc rétablie au cours d'une période de restructuration d'environ six ans, que la Commission estime être une période adéquate.

7.1.3. Montant de la contribution propre

- (297) En ce qui concerne le montant de la contribution propre, les lignes directrices de 2004 (point 43) prévoient que «les bénéficiaires de l'aide doivent contribuer de manière importante au plan de restructuration sur leurs propres ressources, y compris par la vente d'actifs qui ne sont pas indispensables à la survie de l'entreprise, ou par un financement extérieur obtenu aux conditions du marché. Cette contribution est un signe indiquant que les marchés croient à la faisabilité du retour à la viabilité. Elle doit être réelle, c'est-à-dire effective, à l'exclusion de tous bénéfices potentiels, tels que du cash flow, et doit être la plus élevée possible». Les lignes directrices indiquent quel montant de la contribution propre doit normalement être considéré comme adéquat. Pour une entreprise de la taille d'Austrian Airlines, ce montant devrait être de 50 %. À cet égard, la Commission constate qu'en vertu des lignes directrices de 2004 (point 18), les lignes directrices ne s'appliquent pas aux règles sectorielles relatives aux entreprises en difficulté, y compris aux règles de ce type relatives au secteur du transport aérien.
- (298) À cet égard, les autorités autrichiennes ont avancé que les lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994, qui constituent une loi spéciale (*lex specialis*) en ce qui concerne les aides d'État destinées aux transporteurs aériens, ne prescrivent pas de contribution financière propre d'un montant déterminé. Elles ont néanmoins déclaré par la suite que cette exigence était remplie en tout état de cause et que la contribution financière propre dépassait de 50 % les coûts de restructuration nécessaires.
- (299) Les autorités autrichiennes allèguent que le total des coûts de restructuration s'élève à [...] euros, et que comme l'aide d'État accordée par l'Autriche est de 500 millions d'euros, la contribution financière propre d'Austrian Airlines et de Lufthansa revient à environ [...] millions d'euros, soit 55,5 % de la somme totale.
- (300) Les informations fournies par Lufthansa diffèrent légèrement. Lufthansa avance que le total des coûts de restructuration s'élève à [...] millions d'euros. Les ressources accordées par l'Autriche étant aussi selon elle de 500 millions d'euros, la contribution financière propre d'Austrian Airlines et de Lufthansa s'élève à environ [...] millions d'euros, soit 67 % de la somme totale.
- (301) L'Autriche comme Lufthansa avancent que Lufthansa doit réduire les dettes pour ramener son ratio de fonds propres de niveau groupe à son niveau antérieur, car le ratio d'endettement d'Austrian Airlines est plus élevé que celui de Lufthansa. Le total des dettes nettes d'Austrian Airlines (sans l'aide de sauvetage de 200 millions d'euros, qui doit être remboursée une fois la vente conclue) s'élève à environ [...] euros. Après un recouvrement partiel grâce à l'injection de ressources de 500 millions d'euros, il reste [...] millions d'euros de dettes nettes. Lufthansa rachète Austrian Airlines avec ces dettes. Cela correspond [...]. La différence par rapport au ratio d'endettement de Lufthansa, [...], est de [...] euros. À l'heure actuelle, la manière et le moment du recouvrement des dettes d'Austrian Airlines restent cependant flous.
- (302) Si ce montant est effectivement payé par Lufthansa à Austrian Airlines sous la forme d'une injection de capital, la Commission consent à ce que ce montant constitue une contribution propre. Un simple rachat de la dette d'Austrian Airlines, avec l'incidence que cela aurait sur les comptes consolidés de Lufthansa, ne constituerait cependant pas en soi une contribution propre. La Commission constate que la non prise en compte de cet élément dans les coûts de restructuration et dans la contribution propre donne lieu à des montants respectifs de [...].
- (303) En ce qui concerne les pertes d'exploitation cumulées d'Austrian Airlines, que récapitule le tableau 12, pour la période 2009-2013, la somme totale de [...] euros a été actualisée avec un taux d'actualisation de 9,7 % pour une valeur actualisée nette (NPV) de [...] euros. La Commission peut accepter que ce montant, apporté au comptant par Lufthansa, constitue une contribution propre au plan de restructuration.
- (304) En ce qui concerne certains autres coûts, tels les coûts de l'intégration en vue de la réalisation des effets de synergie annuels ([...] euros), les coûts supplémentaires de restructuration en cours depuis la vente en décembre 2008 ([...] euros) et les coûts de l'opération ([...] euros), la Commission accepte qu'ils fassent partie des coûts de restructuration. Ils sont pris en charge par Lufthansa.
- (305) En ce qui concerne les coûts du programme «Go4Profit», d'un montant de [...] euros, la Commission n'est pas disposée à les considérer comme des coûts supplémentaires, car ils ont pris naissance avant le début de la mise en œuvre du plan de restructuration. Il en va de même de l'augmentation de [...] euros des coûts de refinancement due à la crise financière, que les autorités autrichiennes ont comptés parmi les postes des coûts de la restructuration de Lufthansa; la Commission constate que ces coûts n'ont pas été invoqués par Lufthansa et qu'ils constituent des coûts normaux d'exploitation.
- (306) Le tableau suivant récapitule l'évaluation par la Commission du plan de restructuration poste par poste.

Tableau 13

Coûts de restructuration d'Austrian Airlines

Mesure	Observations de l'Autriche	Observations de Lufthansa	Jugement de la Commission
Contribution de ÖIAG à la réduction de la dette nette	500 millions EUR 0 % de contribution propre	500 millions EUR 0 % de contribution propre	500 millions EUR 0 % de contribution propre
Réduction du ratio d'endettement au niveau de celui de Lufthansa	[...]	[...]	[...]
Coûts du programme «Go4Profit» programme	[...]	[...]	[...]
Mesures de restructuration supplémentaires introduites depuis décembre 2008	[...]	[...]	[...]
Coûts de l'intégration en vue de créer les synergies nécessaires	[...]	[...]	[...]
Coûts de conseil et coût de la transaction	[...]	[...]	[...]
Augmentation des coûts de refinancement due à la crise financière	[...]	[...]	[...]
Valeur actualisée nette (NPV) du déficit d'exploitation cumulé	[...]	[...]	[...]
Somme des coûts de restructuration	[...]	[...]	[...]
Montant de la contribution propre	[...] EUR (56 %)	[...] EUR (67 %)	[...] EUR (64 %) [...] EUR (52 %)

(307) Sur la base des considérations qui précèdent, la Commission est arrivée à la conclusion que le total des coûts de restructuration s'élèvera à environ [...] millions d'euros (ou [...] millions d'euros dans l'éventualité où Lufthansa ne réduirait pas de [...] euros la dette d'Austrian Airlines), dont [...] euros (ou [...] euros) de contribution propre (apportée conjointement ou séparément par Austrian Airlines et/ou Lufthansa). Cela correspond à 64 % (ou 52 %) des coûts de restructuration. La Commission peut donc en conclure qu'en l'espèce, il est satisfait à l'exigence d'une contribution propre suffisante aux coûts de restructuration.

7.1.4. L'aide doit être limitée au strict minimum

(308) Le point 43 des lignes directrices de 2004 dispose ce qui suit: «Le montant et l'intensité de l'aide doivent être limités au strict minimum des coûts de restructuration nécessaire pour permettre la réalisation de la restructuration en fonction des disponibilités financières de l'entreprise, de ses actionnaires ou du groupe dont elle fait partie. Cette appréciation tiendra compte de toute aide au sauvetage accordée précédemment». La Commission estime que cette condition est remplie.

(309) Les coûts de restructuration s'élèvent, comme indiqué ci-dessus, à [...] euros, alors que le montant de l'aide n'est que de 500 millions d'euros. L'Autriche comme Lufthansa ont indiqué que le montant de 500 millions d'euros constituait le montant minimum nécessaire au rétablissement de la viabilité d'Austrian Airlines. Sans cette aide financière, utilisée pour réduire la dette

d'Austrian Airlines, le rachat de l'entreprise par Lufthansa n'est pas économiquement viable.

(310) À cet égard, la Commission constate que le montant de 500 millions d'euros, en tant que prix minimum négatif que Lufthansa était prête à accepter, est issu d'un appel d'offres public. La Commission constate également que le montant sur lequel porte le doute est exclusivement utilisé pour réduire la dette trop importante d'Austrian Airlines, et ne conduira donc pas celle-ci à un excès de liquidités.

(311) La Commission juge ce montant acceptable et en conclut qu'en confrontant les coûts correspondants, l'aide accordée n'est pas excessive. La majeure partie des ressources affectées à la restructuration provient des ressources propres d'Austrian Airlines et/ou de Lufthansa.

7.1.5. Mesures compensatoires

(312) Les lignes directrices de 2004 (point 38) prévoient également ce qui suit: «Pour faire en sorte que les effets défavorables sur les conditions des échanges soient réduits au minimum, de manière que les effets positifs recherchés l'emportent sur les conséquences défavorables, des mesures compensatoires doivent être prises. À défaut, l'aide sera considérée comme "contraire à l'intérêt commun" et donc incompatible avec le marché commun».

- (313) Le point suivant (point 39) dispose en outre que «parmi les mesures possibles figurent la cession d'actifs, la réduction de la capacité ou de la présence sur le marché et la réduction des barrières à l'entrée sur les marchés concernés. Pour apprécier si les mesures compensatoires sont adéquates, la Commission tiendra compte de la structure du marché et des conditions de concurrence de manière à s'assurer qu'aucune des mesures en question n'entraîne de détérioration de la structure du marché [...]».
- (314) En ce qui concerne cette exigence d'adéquation des mesures compensatoires au sens des lignes directrices de 2004 et des lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994, l'Autriche comme Lufthansa ont avancé que la base juridique servant à évaluer les mesures pour éviter de fausser la concurrence était le point 38, paragraphe 3, des lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994, en vertu duquel un programme de restructuration doit comprendre une réduction des capacités lorsque le rétablissement de la viabilité financière et/ou la situation du marché l'exigent.
- (315) Les autorités autrichiennes et Lufthansa ont avancé que comme les lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994 constituent une loi spéciale (*lex specialis*) par rapport aux lignes directrices de 2004, les premières priment les secondes. Cela découle du point 18 des lignes directrices de 2004, aux termes duquel les lignes directrices de 2004 ne s'appliquent pas aux règles sectorielles relatives aux entreprises en difficulté. Ni le rétablissement de la viabilité financière ni la situation du marché ne rendent nécessaires des mesures compensatoires qui iraient au-delà des mesures déjà prévues dans le cadre de la restructuration.
- (316) En ce qui concerne cet argument, la Commission estime que la situation du marché exige effectivement, en l'espèce, une réduction supplémentaire des capacités. La Commission s'inscrit en faux contre l'affirmation selon laquelle les seuls indicateurs de surcapacité qu'elle doit prendre en compte seraient l'insuffisance des coefficients de remplissage et/ou la fréquence des retraits d'opérateurs du marché et le manque d'attractivité pour susciter de nouvelles entrées sur le marché. Dans ce contexte, la Commission fait observer qu'Austrian Airlines a mis en œuvre depuis 2006 des mesures de réduction des coûts et de restructuration dans le cadre du programme «Go4Profit», et que ce programme n'a pas rétabli la viabilité de l'entreprise. Austrian Airlines a subi des pertes dans le passé, en subit actuellement et en subira encore à moyen terme, si bien qu'elle doit ajuster ou réduire sa base de coûts et ses capacités dans les segments non rentables des marchés qu'elle dessert.
- (317) Le point 40 des lignes directrices de 2004 dispose que «le degré de réduction doit être établi au cas par cas. La Commission déterminera l'importance des mesures nécessaires sur la base de l'étude de marché jointe au plan de restructuration et, le cas échéant, sur la base de toute autre information qu'elle aura en sa possession, notamment celles fournies par les parties intéressées».
- (318) Les autorités autrichiennes ont allégué qu'Austrian Airlines avait mis en place à partir de 2006 le programme de restructuration «Go4Profit», par lequel elle a réduit la taille de sa flotte et aménagé un ensemble de liaisons long-courriers. La capacité en liaisons long-courriers a été réduite d'environ [...]. Les effectifs ont été réduits de [...] postes, soit environ [...], et la flotte de [...] avions.
- (319) À cet égard, la Commission constate que le programme «Go4Profit» a été mis en place en 2006 et s'est poursuivi en 2007. Il ne peut donc pas vraiment être considéré comme un plan en lien étroit avec les mesures notifiées en décembre 2008 et modifiées en avril 2009. En conséquence, et pour les raisons exposées au point 293, la Commission ne considérera comme mesures compensatoires que les réductions de capacités effectuées depuis 2008.
- (320) Au cours de l'année 2008, la capacité en trafic de ligne a été réduite d'environ [...] et les vols à bas prix de [...], ce qui correspond à une réduction de la capacité en sièges-km disponibles de [...] au total par rapport à l'année précédente.
- (321) Dans le plan de restructuration notifié en décembre 2008, Lufthansa prévoyait [...].
- (322) De plus, début 2009, d'autres mesures de restructuration ont été prises qui ont conduit à une nouvelle réduction de la capacité en trafic de ligne (aussi bien par la suppression que par l'allègement de liaisons) de [...], et de [...] dans le trafic nolisé. Cela a entraîné une réduction de la capacité en sièges-km disponibles de [...] au total de 2008 à 2009. Il convient toutefois de noter que le plan de restructuration repose sur l'hypothèse d'un revirement de l'évolution du marché et d'une augmentation des capacités en 2010.
- (323) Les autorités autrichiennes ont proposé comme mesure compensatoire qu'Austrian Airlines (y compris ses filiales) réduise le total des sièges-km disponibles de 15 % entre le début de l'année 2008 et le 31 décembre 2010 (l'année de référence étant 2007). Cette réduction inclut une réduction substantielle des vols nolisés, pour lesquels les sièges-km disponibles seraient réduits de [...] par rapport à [...] d'ici la fin de l'année [...].
- (324) De plus — et conformément aux exigences de la Commission — la croissance en sièges-km disponibles sera limitée après 2010 à la moyenne des taux de croissance constatés des transporteurs aériens membres de l'association des compagnies aériennes européennes (Association of European Airlines); cette limitation restera en vigueur jusqu'à la fin de l'année 2015, ou jusqu'à ce qu'Austrian Airlines parvienne au seuil de rentabilité opérationnelle, si cela intervient plus tôt.

- (325) Afin que la Commission puisse veiller au respect de cette limite supérieure d'augmentation des capacités, des rapports devront lui être remis chaque année au plus tard à la fin du mois de mars de l'année suivant celle faisant l'objet du rapport.
- (326) La Commission fait observer que si le marché du transport aérien a connu un net ralentissement début 2009, la réduction des capacités et la limite supérieure de croissance doivent cependant être jugées sur l'ensemble de la période à laquelle ils s'appliquent, pour laquelle la possibilité d'un tassement du marché est à envisager à partir de 2010, ce qui se traduirait par une nouvelle diminution des parts de marché de ce transporteur aérien. La Commission fait remarquer de plus que dans la période de restructuration prévue, la flotte sera réduite, passant de 98 avions en 2008 à [...] avions en 2011. À cet égard, la Commission constate que [...].
- (327) De plus, la Commission est d'avis qu'eu égard au lien étroit existant entre l'aide d'État, associée par l'État autrichien à la vente de la participation dans le groupe Austrian Airlines, et la fusion de Lufthansa et Austrian Airlines, les mesures compensatoires envisagées dans le contexte de l'aide d'État doivent être appréciées à la lumière des mesures compensatoires proposées dans le cadre de la procédure de contrôle des opérations de concentration ⁽⁴³⁾.
- (328) Dans le cadre de la décision relative à la concentration qui a eu lieu parallèlement, Lufthansa et Austrian Airlines ont proposé certaines mesures compensatoires, comme par exemple maintenir l'autorisation de créneaux horaires sur des aéroports différemment exploités en termes de capacités pour permettre à un ou à plusieurs acteur(s) du marché d'exploiter une ligne de trafic concurrente nouvelle ou supplémentaire. En conséquence, Lufthansa, Austrian Airlines et leurs filiales respectives s'engagent à mettre à disposition, conformément à une procédure spéciale, des créneaux horaires ⁽⁴⁴⁾ sur les aéroports de Vienne, Stuttgart, Cologne, Munich, Francfort et Bruxelles sur les liaisons pour lesquelles la Commission a émis des doutes ⁽⁴⁵⁾ en ce qui concerne la concurrence (ci-après «les liaisons identifiées»).
- (329) Le nombre de créneaux horaires à mettre à disposition doit permettre à un nouveau transporteur aérien ⁽⁴⁶⁾ de couvrir les liaisons identifiées aux fréquences suivantes:
- Vienne-Stuttgart: jusqu'à trois (3) liaisons par jour,
 - Vienne-Cologne/Bonn: jusqu'à trois (3) liaisons par jour, mais pas plus de 18 liaisons par semaine,
 - Vienne-Munich: jusqu'à quatre (4) liaisons par jour,
 - Vienne-Francfort: jusqu'à cinq (5) liaisons par jour,
 - Vienne-Bruxelles: jusqu'à quatre (4) liaisons par jour, mais pas plus de 24 liaisons par semaine.
- (330) Ces mesures compensatoires vont permettre l'entrée suffisamment prompte et vraisemblable ou le développement d'entreprises concurrentes sur les liaisons concernées et ainsi entraver la position sur le marché d'une entreprise fusionnée.
- (331) Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission estime que dans les circonstances spécifiques de l'espèce, les mesures compensatoires proposées dans le cadre de la décision relative à la concentration, à savoir la proposition de réduction des capacités associée à la limitation de la croissance après 2010, constituent, considérées dans leur ensemble, des mesures compensatoires suffisantes qui contrecarrent les distorsions de la concurrence dont s'accompagne la restructuration.
- 7.1.6. Conditions supplémentaires et engagements*
- (332) Aux termes du point 46 des lignes directrices de 2004 et du point 40 (deuxième phrase) des lignes directrices sur le secteur de l'aviation de 1994, la Commission peut imposer, outre les mesures compensatoires, les conditions et obligations pour que la concurrence ne soit pas faussée par l'aide d'État dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (333) Comme indiqué précédemment, la Commission fait observer que la République d'Autriche maintient un ensemble d'accords bilatéraux sur le transport aérien avec certains pays tiers dans lesquels la désignation communautaire n'est pas reconnue.
- (334) L'immense majorité des accords bilatéraux sur le transport aérien avec des pays tiers contient déjà la clause de désignation communautaire, que ce soit en raison de négociations bilatérales ou par le biais d'un accord horizontal. À cet égard, les autorités autrichiennes ont accepté, compte tenu des obligations qui leur incombent en vertu du droit communautaire, de résilier ces accords ou de les renégocier conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴³⁾ Affaire COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines.

⁽⁴⁴⁾ C'est-à-dire l'autorisation donnée à un transporteur aérien d'utiliser l'infrastructure aéroportuaire d'un aéroport pour décoller ou atterrir un certain jour à une certaine heure.

⁽⁴⁵⁾ Il s'agit des liaisons entre les villes suivantes: Vienne-Stuttgart, Vienne-Cologne, Vienne-Munich, Vienne-Francfort et Vienne-Bruxelles.

⁽⁴⁶⁾ Défini comme «toute(s) compagnie(s) aérienne(s) membre(s) de la même alliance (incluant, à l'exception des deux parties qui fusionnent, toutes les compagnies aériennes se trouvant sous leur contrôle) qui, individuellement ou en partage de code, offre(nt) des services de transport aérien nouveaux ou supplémentaires dans un rapport de concurrence».

⁽⁴⁷⁾ JO L 157 du 30.4.2004, p. 7.

(335) Au cours de la procédure d'examen, l'attention de la Commission a été attirée sur le fait qu'Austrian Airlines détenait 51 % des parts de la société Schedule Coordination Austria GmbH (SCA).

(336) Selon la Commission, cette relation pourrait créer des difficultés, car le règlement (CE) n° 793/2004 ⁽⁴⁸⁾ (le «règlement sur l'attribution des créneaux horaires») prévoit ce qui suit (article 4): «L'État membre responsable d'un aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné veille: a) à ce que, dans le cas d'un aéroport à facilitation d'horaires, le facilitateur d'horaires agisse au titre du présent règlement d'une manière indépendante, neutre, non discriminatoire et transparente; b) dans le cas d'un aéroport coordonné, à l'indépendance du coordonnateur en le séparant fonctionnellement de toute partie intéressée. Le système de financement des activités des coordonnateurs est propre à garantir leur indépendance; c) à ce que le coordonnateur agisse conformément au présent règlement d'une manière neutre, non discriminatoire et transparente».

(337) La Commission estime que la séparation fonctionnelle signifie entre autres que le coordonnateur devrait disposer d'une autonomie d'action vis-à-vis de l'entité gestionnaire de l'aéroport, des prestataires de services ou des transporteurs aériens présents sur cet aéroport, ne pas recevoir d'instructions de ces derniers, ni avoir à leur rendre des comptes. La Commission estime en outre que le système de financement des activités du coordonnateur devrait être organisé de sorte que le coordonnateur soit financièrement autonome vis-à-vis de toute partie directement concernée par ses activités ou y ayant un intérêt. Le coordonnateur devrait donc disposer d'une comptabilité et d'un budget séparés et ne pas se reposer exclusivement, pour financer ses activités, sur l'entité gestionnaire de l'aéroport, sur un prestataire de services ou un transporteur aérien isolé.

(338) À cet égard, la Commission constate que les autorités autrichiennes ont garanti qu'Austrian Airlines ouvrirait une procédure visant à réduire à 25 % sa participation dans SCA et que la société Flughafen Wien AG — qui détient actuellement 40 % des parts de SCA — ne posséderait pas la majorité de SCA à l'issue du processus de restructuration. La participation réduite d'Austrian Airlines dans SCA ne constituera pas une minorité de blocage substantielle en vertu du droit autrichien des sociétés. Cette réduction doit être achevée au plus tard à la fin de la saison aéronautique IATA d'été 2009. La Commission fait observer que pour assurer l'indépendance du coordonnateur de créneaux horaires, il conviendrait de conserver des parts à un tiers qui soit à la fois indépendant d'Austrian Airlines et de Flughafen Wien AG.

7.1.7. Principe de non-récurrence

(339) Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission a constaté qu'Austrian Airlines avait reçu une aide au sauvetage autorisée par la Commission. Celle-ci a également constaté que ni Austrian Airlines ni aucune autre entreprise du groupe n'avaient auparavant reçu d'aides à la restructuration.

(340) La Commission rappelle qu'en vertu de la décision relative à l'aide de sauvetage du 19 janvier 2009 (accordée sous la forme d'une garantie à 100 % pour un prêt de 200 millions d'euros), l'aide au sauvetage sera réglée lorsque la Commission aura arrêté une position définitive (par le truchement de la présente décision) à l'égard de la procédure de vente/du plan de restructuration notifiés par les autorités autrichiennes ⁽⁴⁹⁾.

(341) La République d'Autriche a accepté en outre de ne pas octroyer d'autres aides au sauvetage ou à la restructuration à Austrian Airlines comme à toute partie du groupe Austrian Airlines pendant les dix ans suivant la date d'attribution de cette aide au sauvetage ou suivant la fin de la période de restructuration,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide à la restructuration accordée par l'Autriche à Austrian Airlines est jugée compatible avec le marché commun en application de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, sous réserve du respect des dispositions de l'article 2, pour autant que le plan de restructuration notifié à la Commission soit intégralement mis en œuvre.

Article 2

1. L'Autriche prend les mesures nécessaires pour qu'Austrian Airlines réduise, avant la fin de l'année 2010, sa capacité totale en sièges-km disponibles de 15 % par rapport au niveau de janvier 2008. L'augmentation des capacités d'Austrian Airlines est en outre limitée à la moyenne des taux de croissance établis pour les transporteurs aériens membres de l'association des compagnies aériennes européennes (Association of European Airlines). Cette limitation reste en vigueur jusqu'à la fin de l'année 2015 ou jusqu'à ce qu'Austrian Airlines parvienne à un EBIT équilibré (seuil de rentabilité), si cela intervient plus tôt.

2. L'Autriche prend les mesures nécessaires afin qu'Austrian Airlines réduise à 25 % sa participation dans Schedule Coordination Austria GmbH et qu'après ce processus de restructuration, ni Flughafen Wien AG ni aucune autre partie contrôlée par Austrian Airlines ou Flughafen Wien AG ne détiennent la majorité des parts dans Schedule Coordination Austria GmbH.

3. L'Autriche prend les mesures nécessaires pour que soient respectées les conditions de la décision de fusion dans l'affaire COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines.

⁽⁴⁸⁾ Voir la note 28.

⁽⁴⁹⁾ Voir considérant 15.

4. L'Autriche résilie les accords bilatéraux sur le transport aérien dépourvus de clause de la désignation communautaire ou les renégocie conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 847/2004. L'Autriche informe la Commission des mesures qu'elle a prises afin de garantir la compatibilité de tels accords avec le droit communautaire en ce qui concerne la reconnaissance de la désignation communautaire.

5. L'Autriche a jusqu'au 31 décembre 2009 pour remettre à la Commission un rapport sur l'avancée et la gestion du plan de restructuration ainsi que sur les mesures visant la réduction de la participation d'Austrian Airlines dans Schedule Coordination Austria GmbH. L'Autriche notifie jusqu'au 31 avril 2010 les mesures qu'elle a prises pour mettre en application l'article 2, paragraphe 4. Chaque année, jusqu'en 2015, l'Autriche remet à

la Commission des rapports annuels sur la mise en œuvre du plan de restructuration et sur les taux de croissance des capacités.

Article 3

La République d'Autriche est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 28 août 2009.

Par la Commission

Antonio TAJANI

Vice-président
