

Anfrage

**der Abgeordneten Josef Schellhorn, Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend Details zu den Staatsbeihilfen der Austrian Airlines**

Im Zuge der COVID-19 veranlassten finanziellen Rettung der Austrian Airlines wurde unter anderem die Gewährung von Staatsbeihilfen beschlossen.

Einerseits wurde ein staatliches nachrangiges Darlehen in der Höhe von 150 Millionen Euro beschlossen, das in einen Zuschuss umgewandelt werden kann (im Folgenden: "Zuschuss"). Gegen diese Beihilfe wurden seitens der EU-Kommission keine Einwände erhoben

(https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_57_539, zuletzt abgerufen am 06.09.2020). Die ausführliche Entscheidung wurde jedoch, wie auf der Website der DG Competition ersichtlich, noch nicht veröffentlicht.

Andererseits wurde eine Beihilfe in Form eines staatlich besicherten Kredits eines Bankenkonsortiums in der Höhe von 300 Millionen Euro gewährleistet (im Folgenden "Kredit"). Diese Beihilfe ist der EU-Kommission zu melden.

Die Steuerzahler_innen wurden jedoch im Unklaren darüber gelassen, zu welchen genauen Konditionen diese staatlichen Beihilfen gewährt wurden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Zu welchen exakten Konditionen wurden die Beihilfen gewährt? Wir ersuchen um vollständige Offenlegung des Ansuchens und der (ausführlichen) Genehmigung des "Zuschusses" sowie der Meldung des "Kredits" an die EU-Kommission.
2. Im Besondern zum Ansuchen und der Genehmigung des Zuschusses:
 - a. Welche Ausführungen enthält die Staatsbeihilfe (bzw. Ansuchen an und Genehmigung der EU-Kommission) hinsichtlich Standortvereinbarungen? Stehen die nachstehenden, in i. - iii. genannten Vereinbarungen/Auflagen unter einem Wirtschaftlichkeitsvorbehalt?
 - i. Ist festgehalten, dass die Unternehmenszentrale der Austrian Airlines und ein Maintenance Betrieb in Wien weiterbetrieben werden müssen?
 - ii. Ist vereinbart, dass die Austrian Airlines weiterhin ein Langstrecken-Drehkreuz betreiben?
 - iii. Sind ökologische Ziele (Verbesserung der CO2 Effizienz um -30% bis 2030 vs. 2005, Halbierung des CO2 Ausstoßes innerhalb Österreichs durch Verlagerung der Kurzstrecke auf Bahn bei be-

stimmten Strecken, Investitionen für klimaeffiziente Technologien etc.) festgehalten?

iv. Welche Mechanismen sind implementiert, damit der österreichische Staat die unter i.-iii. genannten Auflagen (gerichtlich) durchsetzen kann?

b. Sind in Ansuchen und Genehmigung Stakeholderbeiträge festgehalten? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?

3. Im Besonderen zur Meldung des Kredits an die EU-Kommission:

a. Welche Banken sind Teil des Bankenkonsortiums? Welchen Beitrag zum Kredit leisten sie jeweils?

b. Wie hoch ist der effektive Zinssatz?

c. Wie ist der Kredit besichert?

i. Wurden Aktien der Austrian Airlines verpfändet? Wenn ja, wie viele?

ii. Wurden Flugzeuge der Austrian Airlines verpfändet? Wenn ja, wie viele?

d. Ist eine vorzeitige Rückzahlung möglich? Wenn ja, zu welchen Konditionen?

e. Wie sind die Tilgungskonditionen?

f. Wie hoch sind die Rückzahlungsraten und wann sind diese zu leisten?

g. Bei einer Insolvenz fallen Anteile und Assets in der Regel den Kreditgebern zu, im Fall der Austrian Airlines AG sind das nun Banken. Die Republik ist lediglich Gewährleisterin bzw. Bürgin. Wie würde die Verstaatlichung und Verwertung von Anteilen und Assets im Falle einer Insolvenz konkret ablaufen?

h. Wurden bestimmte Assets der Austrian Airlines AG im Kreditvertrag derart verankert, dass dadurch Praktiken wie "sale and lease back" unmöglich gemacht werden?

i. Wenn ja: Welche Assets befinden sich darunter und warum wurden diese gewählt?

ii. Wenn nein: Wieso nicht?

i. Welche Konditionen enthält die Staatsbeihilfe oder die Meldung an die EU-Kommission hinsichtlich Standortvereinbarungen? Stehen die in nachstehenden (i. - iii.) genannten Vereinbarungen/Auflagen unter einem Wirtschaftlichkeitsvorbehalt?

i. Ist festgehalten, dass die Unternehmenszentrale der Austrian Airlines und ein Maintenance Betrieb in Wien weiterbetrieben werden?

ii. Ist vereinbart, dass die Austrian Airlines weiterhin ein Langstrecken-Drehkreuz betreiben?

iii. Sind ökologische Ziele (Verbesserung der CO2 Effizienz um -30% bis 2030 vs. 2005, Halbierung des CO2 Ausstoßes innerhalb Österreichs durch Verlagerung der Kurzstrecke auf Bahn bei be-

stimmten Strecken, Investitionen für klimaeffiziente Technologien etc.) festgehalten?

iv. Welche Mechanismen sind implementiert, damit der österreichische Staat, die unter i.-iii. genannten Auflagen (gerichtlich) durchsetzen kann?

- j. Enhält die Meldung an die EU-Kommission Vereinbarungen zu Stakeholderbeiträgen? Wenn ja, welche?
- k. Sollte bezüglich des Kredits noch keine Meldung an die EU-Kommission erfolgt sein, wann wird diese, etwa iSd Kapitel 4, Z 86 ff des "Temporary Framework for state aid measures to support the economy in the current COVID-19 outbreak" (consolidated version, [https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/TF consolidated version amended 3 april 8 may and 29 june 2020 en.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/TF_consolidated_version_amended_3_april_8_may_and_29_june_2020_en.pdf)) in Verbindung mit State Aid SA.56840 (2020/N) - Austria COVID-19: Austrian liquidity assistance scheme, public version, C(2020) 2354 final, Z 2.9. (18), erfolgen?







