II

(Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2005. június 7.)

az Alitalia ipari átalakítási programjáról

(az értesítés a C(2005) 1651. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2006/176/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelteket, hogy terjesszék be észrevételeiket az említett cikkeknek [1] megfelelően és figyelembe vette ezen észrevételeket,

mivel:

I. ELJÁRÁS

1. 2004. október 15-én Olaszország értesítette a Bizottságot az Alitalia teljes egészét érintő ipari szerkezetátalakítási programjáról, és különösképpen a Fintecna állami holding tervezett befektetéséről a társaság földi kiszolgálási tevékenységeibe. A Bizottság október 21-i kiegészítő tájékoztatáskérését követően Olaszország 2004. december 21., 23. és 29-i leveleiben valamint az október 27-én, november 26-án és december 14-én lezajlott megbeszélések során tájékoztatta a Bizottságot.

2. 2005. január 19-i (SG (2005.) D/200261) jelzésű levelében a Bizottság értesítette Olaszországot az EK-szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról a fent említett intézkedéssel kapcsolatosan.

3. A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2005. február 19-én [2] közzétett határozattal (2004. január 19.) („az eljárás megindításáról szóló határozat") eljárást indított. A Bizottság felkérte az érdekelteket, hogy a közzétételt követő egy hónapon, vagyis 2005. március 19-ig terjesszék be észrevételeiket az említett intézkedésekkel kapcsolatban.

4. A Bizottság 2005. március 17-én, 18-án és 22-én [3] átvette az érdekeltek észrevételeit, amelyek a nyilatkozatok alapján nem tartalmaztak bizalmas információkat. A Bizottság 2005. március 18-án és 30-án kelt levelében továbbította a fenti észrevételeket (a határidő lejárta után érkezetteket is) Olaszországnak és felszólította, hogy egy hónapon belül ismertesse az üggyel kapcsolatos megjegyzéseit. Az eljárás átláthatóságának biztosítása érdekében a Bizottság intézményei úgy döntöttek, hogy figyelembe veszik és közlik az olasz hatóságokkal (ez március 30-án történt meg) mind a határidő lejárta után érkezett, mind a határidő lejárta előtt beérkezett észrevételeket. Az április 18-án és 20-án kelt levelekkel Olaszország beterjesztette a Bizottságnak az érdekeltek észrevételeivel, valamint az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos megjegyzéseit.

[1] HL C 44., 2005.1.19., 10. o.

[2] Lásd az 1. lábjegyzetet.

[3] Az olcsó légitársaságokat képviselő ELFAA 2005. március 22-én nyújtotta be észrevételeit.

5. Ezen kívül 2005. április 8-án létrejött egy találkozó az olasz hatóságokkal. A konzultációt követően Olaszország a már említett április 18-án és 20-án kelt leveleiben eljuttatta a Bizottságnak a kért kiegészítő tájékoztatást. Olaszország a Bizottság április 20-i kérése alapján további tájékoztatást adott a 2005. április 22-én, 28-án, 2005. május 31-én , 2005. június 1-jén és 6-án kelt levelekben.

II. LEÍRÁS

II.1. A 2004 júliusi helyzet és az értesítés

II.1.1. *Az Alitalia társaság gazdasági helyzete az elmúlt időkben*

6. Az Alitalia 62,39 %-ban az olasz állam által ellenőrzött pénzügyi helyzete 2002 júliusa óta erősen romlott. A társaság 2003-as mérlege az adólevonások, a díjak és a kivételes levonások előtti veszteségeinek magas növekedését mutatta (379,5 millió €) szemben a 2002-es 118,5 millió €-val. 2004-ben a társaság forgalma 6 %-kal csökkent a 2003-as évhez képest, amely eredményt a repülőtéri illetékek elszámolási módja nagyban befolyásolt. Összességében a 2004-es év egészére vonatkozó nettó végeredmény 850 millió € veszteségre becsülhető. A 2004 évi negyedik negyedév eredménye (104 millió € veszteség az adólevonások, a díjak és a kivételes levonások előtt) mindennek ellenére kedvezőbb a 2003 évinél (151 millió € veszteség). Ebben a vonatkozásában a Bizottság 2004. július 20-i döntésével ([4]) („a megmentési célú támogatásról szóló határozat") legfeljebb 400 millió € megmentési célú támogatást ítélt meg a cégnek évenkénti 4,43 %-os kamatlábú állami hitelgarancia formájában, amelyet legkésőbb a pénzeszköz utolsó rendelkezésre bocsátása után 12 hónappal kell megtéríteni. Az Alitalia számviteli ügyintézői 2004. június 30-i jelentése szerint e kölcsönnek lehetővé kell tennie a vállalkozás pénzügyi szükségeinek biztosítását 2005. márciusáig.

7. Az olasz hatóságok ez utóbbi döntés keretében több kötelezettségvállalást is tettek, nevezetesen:

a) az Alitalia biztosította a Bizottságot arról, hogy a 2004-es nyári idénytől számítva a megnyitott útvonalak egyike sem járt kapacitásnövekedéssel a 2002. december 31-én meghozott befektetési döntésekhez képest, és hogy azok mind nyereséggel fognak működni; az Alitalia ugyancsak megerősítette, hogy sem jelenleg, sem a jövőben nem alkalmaz árvezető árképzést az új útvonalakon; az olasz hatóságok a Bizottság újratőkésítési programjának elemzése keretében olyan szempontokat hoztak a Bizottság tudomására, amelyek kötelezettségeik tiszteletben tartásának megerősítését szolgálta;

b) az olasz hatóságok 2004. július 13-án írásban is kötelezték magukat arra, hogy az Alitalia állami tőkerészesedése a megmentési célú támogatás megszerzése után legkésőbb 12 hónapon belül, tehát 2005. október 8-a előtt, kisebbségbe kerül.

II.1.2. *A bejelentett szerkezetátalakítási intézkedések*

8. Az Alitalia igazgatósága 2004. szeptember 20-án elfogadott egy új üzleti tervet („Piano industriale 2005–2008"), melynek célja a pénzügyi helyzet jelentős romlásának megfékezése. A terv olyan, a társaság nyereségességét elősegítését irányzó intézkedéseket tartalmaz, mint a munkaidő meghosszabbítása és a termelékenység növelése, a kiadások csökkentése, a géppark nagyobb kihasználása…stb. Az új terv kilátásba helyezi az Alitalia két tevékenységének különválasztását is: a légi közlekedés (AZ Fly) megőrzi az Alitalia jelenlegi jogi formáját, a szolgáltatói tevékenységek (AZ Services) pedig a karbantartás, a földi kiszolgálás, az informatika és a megosztott szolgáltatások területén leányvállalatként működik tovább. A terv 3 679 alkalmazott elbocsátásával jár, amelyhez az e célból létrehozott jogi eszközök alkalmazására („Cassa Integrazione") kerül sor, amelyek mostantól a légi közlekedési ágazatra is kiterjednek, és céljuk az ehhez hasonló intézkedések negatív társadalmi következményeinek csökkentése.

9. Az Alitalia szerkezetátalakítása kettős újratőkésítéssel jár:

a) az AZ Fly esetében 2005. elején az állam és magánbefektetők révén mintegy 1,2 milliárd € erejéig, a 2004-es évre vonatkozó számlaelismerést követően pedig a részvényesek közgyűlése (melynek várható időpontja 2005. június 27-e és 28-a) részéről;

b) az AZ Services esetében, amely az Alitalia karbantartási, földi kiszolgálási, informatikai és osztott szolgáltatásait fogja átvenni, az újratőkésítést a Fintecna állami holding biztosítja mintegy 220 millió € erejéig 2005. és 2007 között a tevékenységek tervezett, ágazatonként egymástól független, magánpartnereknek történő átengedése előtt. Az újratőkésítésre törzsrészvények és elsőbbségi részvények formájában elsőbbségi osztalék biztosításával kerül sor.

([4]) HL C 125., 2005.5.24., 7. o.

II.1.2.1. Az AZ Fly újratőkésítése

10. Az állami hozzájárulás a 2002-es újratőkésítéshez hasonlóan az állam és a magánszektor párhuzamos bevonásával történik. Olaszország kinyilvánította készségét, hogy korábbi kötelezettségvállalásaihoz hasonlóan járjon el. Ugyanakkor az értesítés sürgős jellege miatt a bankok szándéknyilatkozatai a magánbefektetők részvétele kapcsán a művelet véghezvitelének garantálására még nem álltak rendelkezésre. A művelet egyéb részletei – mint az újratőkésítés előtti tőke leszállítása a korábbi veszteségek megtisztítására – még meghatározásra várnak; ugyanakkor ezek hatással lehetnek az állami rész jegyzésére, figyelembe véve az Alitalia privatizációját illető kötelezettségvállalást.

II.1.2.2. Az AZ Services újratőkésítése

11. A két fél, az Alitalia és a Fintecna aláírt két szándéknyilatkozatot, és tanácsadóik segítségével megegyezett egy hasznosítási modellben, amely 2008-ra a Fintecna befektetésének 25 %-os megtérülését helyezi kilátásba; ugyanakkor a művelet bizonyos elemeiről még megegyezésnek kell születnie a felek között.

II.2. **A Bizottság előzetes értékelése az eljárás megindításáról való döntésben**

12. A rendelkezésre álló ismeretek tükrében a Bizottság nem tudta kizárni, hogy az újratőkésítések támogatást jelentenének, mivel nem felelnek meg a piacgazdasági magánbefektető elvének. Mivel az Alitalia már részesült egy, 1997-ben jóváhagyott, 2001-ben megerősített és 1996-2001 között kifizetett szerkezetátalakítási támogatásban, a társaság az egyetlen alkalommal lehetséges támogatás elve alapján újabban már nem részesülhet.

13. A Bizottság tehát az AZ Fly 1,2 milliárdos újratőkésítése kapcsán végleges garanciát kívánt kapni mind a magánszektor tényleges és az államével párhuzamos részvételét, mind az Olaszország által 2004 júliusában tett privatizációs kötelezettségvállalást illetően.

14. Az AZ Services Fintecna állami holding általi ellenőrzés átvétele kapcsán a Bizottság a kidolgozott részletek, illetve a jövőbeni szerződéses viszonyok ismeretében esetleg független szakvélemény segítségével kívánta ellenőrizni a művelet megtérülését, figyelembe véve az elsőbbségi részvényeket.

15. A Bizottság tehát úgy döntött, hogy a vállalkozás pénzügyi helyzetéhez mérten a lehető legrövidebb határidővel hivatalos vizsgálati eljárást indít a kilátásba helyezett két, újratőkésítési intézkedés közös piaccal való összeférhetőségét illetően.

16. A Bizottság meg kívánta adni más érdekelteknek is annak lehetőségét, hogy a figyelmébe ajánljanak minden fontosnak ítélt részletet az Alitalia szerkezetátalakítási és újratőkésítési tervét illetően. Ha a határozat tárgyát képző újratőkésítési műveletek állami támogatásnak minősülnek, azok összeegyeztethetőségének vizsgálatakor az erre vonatkozó összes hatályos közösségi szabályzást alkalmazni kell. Namármost, egy újabb szerkezetátalakítási támogatás mindenképpen megsértené az egyetlen alkalommal lehetséges támogatás engedélyezésének elvét, mivel az Alitalia már részesült állami támogatásban és az 2000-2001-es szerkezetátalakítási terv megvalósulása óta még nem telt el tíz év. A Bizottság ezen kívül emlékeztetett az 1997-ben engedélyezett szerkezetátalakítási támogatás azon záradékára, miszerint a társaság a jövőben nem részesülhet semmiféle újabb támogatásban. Az olasz hatóságok a szóban forgó újratőkésítési művelettel kapcsolatban hasonló kötelezettségvállalást tettek a megmentési célú támogatás 2004. júliusi engedélyezésekor.

17. Az eljárás megindításáról szóló határozatában végezetül a Bizottság megállapította, hogy amennyiben az újratőkésítési műveletek, vagy az Alitalianak nyújtott egyéb előnyök az EK-szerződés 87. cikke (1) bekezdésének alapján állami támogatásnak bizonyulnak, a fenti támogatás a közös piaccal az EK-szerződés 87. cikke (2) és (3) bekezdésének módosítása alapján való összeférhetősége erősen kétséges.

III. **ÉSZREVÉTELEK AZ ÉRDEKELT FELEKTŐL**

III.1. **Figyelmeztetés az érdekeltek észrevételeivel kapcsolatban**

18. A Bizottság megállapítja, hogy az érdekeltek (néhány légitársaság és egy légitársaságokat képviselő szervezet) részben ellenzik a szóban forgó pénzügyi beavatkozásokat, vagyis az AZ Fly újratőkésítését és az AZ Servizi ellenőrzésének megszerzését a Finteca által, amely műveletek a 2005. január 19-én megindított vizsgálat tárgyát képezik, de különképpen nehezményezik a társaság megmentésére nyújtott támogatás felhasználását az új útvonalak fejlesztését és az árképzést illetően. A Bizottság megpróbálta különválasztani e két szempontot az érdekeltek érveinek előterjesztésében. Bár a Bizottság a jelen határozat meghozásához vezető eljárás átláthatóságának biztosítása érdekében és tekintettel arra a lehetőségre, hogy az újratőkésítés valamely részlete állami támogatásnak minősül és mint állami támogatás kerül megítélésre, lehetővé tette az érdekelteknek, hogy kifejezzék észrevételeiket a megmentési célú támogatással kapcsolatban is, hangsúlyozza, hogy az nem **képzi az eljárás tárgyát.**

III.1. **Az érdekeltek észrevételei**

III.2.1. *Nyolc európai társaság által 2005. március 17-én közösen benyújtott észrevételek*

19. A nyolc légitársaság, Austrian Airlines, British Airways, Finnair, Hapag Lloyd Flug, Iberia, Lufthansa, Scandinavian Airlines és TAP (a továbbiakban „a nyolc társaság"), 2005. március 17-én kelt közös levelében kifejtett véleménye szerint a megmentési célú támogatás engedélyezése során támasztott feltételeknek az Alitalia nem felelt meg és úgy ítélik meg, hogy az átszervezési terv újabb támogatásokat tartalmaz: a levél szerzői szerint e két körülmény együttesen lényeges *spill-over* hatással jár.

III.2.1.1. Az újratőkésítésekkel kapcsolatban

20. A nyolc társaság úgy látja, hogy a Bizottság túlságosan koncentrál az állami szerepvállalás csökkentésére az Alitáliában és hogy az AZ Fly újratőkésítésének összeegyeztethetősége, az AZ Servizi ellenőrzésének átvétele és az állami támogatások egyaránt vitathatóak. Véleményük szerint a piaci befektető elve nem valósul meg, mivel az Alitalia nem képes a befektetések kielégítő arányú megtérülését garantálni. Egy mellékletben a nyolc társaság az alábbiakat terjeszti elő:

a) az Alitalia privatizációját illető, a megmentési célú támogatás engedélyezése során felvállalt kötelezettség (a megmentési célú támogatásról szóló határozat 41. pontja) nem teljesült. Valójában, az AZ Fly és az AZ Servizi szétválása következtében a felvállalt kötelezettség csak az első társaság esetében teljesül, bár a támogatásból a másik társaság tevékenysége is részesedet (az eljárás megindításáról szóló határozat 58. pontja). Ezért az Alitalia által benyújtott üzleti terv nem megfelelő. A társaságnak 2005. június 19-i határidővel egy megfelelő üzleti tervet kell benyújtania;

b) a Fintecna (az idézett levélben hibásan „Finmeccanica") által ismertettet megtérülési vizsgálat hibákat tartalmaz; a társaságok szerint az AZ Fly AZ Serviziben való tőkerészesedését bele kell számítani az olasz állam által az AZ Flyban birtokolt tőkerészesedésébe és az elvárható megtérülési szintet (hurdle rate) át kell számolni;

c) a feltételek, amelyeknek kötelezettségvállalásában Olaszország az AZ Fly privatizálását aláveti (az eljárás megindításáról szóló határozat 28. pontja) nem elfogadhatóak; a műveletekben való állami tőkerészesedés felső határát (750 millió €) véleményük szerint azonnal csökkenteni kell, mivel annak lehetősége, hogy „váratlan és kedvezőtlen piaci helyzet" álljon elő, elfogadhatatlan; a levél szerzői emlékeztetnek arra is, hogy az Iberia légitársaság esetében ([5]) a Bizottság elutasította a spanyol hatóságok azon kérvényét, amelyben a társaság dél-amerikai leányvállalatainak privatizációs nehézségeire hivatkozva a privatizáció elhalasztását kérték;

d) az eljárás megindításáról szóló határozatban nem esik szó az esetleges egyéb állami segélyekről, mint például egyes szociális intézkedéseknek az elbocsátott alkalmazottakra való kiterjesztése (18. és 19. pont); mivel valójában ezeket a részleteket nem jelentették be, jogellenes támogatásnak bizonyulnak és vissza kell őket fizetni. A nyolc társaság emlékezteti a Bizottságot arra, hogy az az Iberia fent említett esetében a spanyol légitársaságnak az átszervezés összes költségét saját tőkéjéből kellett fedeznie: az Alitalia esetében is ugyanezt az eljárást kellene alkalmazni és a létszámleépítés költségeit egy új szerkezetátalakítási tervben kellene ismertetni;

e) a nyolc társaság ezen kívül megállapítja, hogy hiányzik az ügy egyes körülményeinek részletes leírása, például az eljárás megindításáról szóló határozat 48. pontjából nem derül ki világosan, hogy az ott említett két A319 típusú repülőgépre szóló vételi opciót 2000. május 30-án döntötték-e el: ezen opciók lehívásához a megmentési célú támogatásnak nem kellene segítséget nyújtania.

III.2.1.2. Az üzleti fejlődést és a megmentési célú támogatást illetően

21. A nyolc társaság úgy látja, hogy a kritikus pontot az Alitalia üzletpolitikájában a kapacitás növelése és az új útvonalak megnyitása jelenti, amelyek véleményük szerint a társaság agresszív árpolitikája miatt veszteségesek.

22. A levél szerzői szerint a társaság csak úgy tudta megnyitni új, kelet-európai útvonalait, hogy már meglévő útvonalainak egy részét elvileg megszüntette és valójában partner társaságokon keresztül, mint például Air France és Alitalia Express működteti azokat. Az Alitalia a korlátlan vonalmegosztási (code sharing) megegyezésnek köszönhetően ezeken az útvonalakon szabadon tud férőhelyeket eladni és az ebből származó bevételhez hozzájutni.

23. A szkopjei, zágrábi, temesvári, budapesti, szarajevói és szentpétervári útvonalak 2004. novemberi megnyitása a levél szerzői szerint üzleti szempontból értelmetlen volt, mivel ezeknek a járatoknak a telítettsége nagyban függ a nyári „hazalátogató" forgalomtól és az Alitalia annak érdekében, hogy gépeit megtöltse, a járatok elindítása után is hosszú ideig a bevezető árat alkalmazta, így azok veszteségessé váltak.

24. A nyolc társaság végezetül kijelenti, hogy az AZ Flynek nyújtott folyamatos támogatás hozzásegítene egy elfogadhatatlan állapot fenntartásához, amely késlelteti a társaság megerősítésén és a tevékenységek végleges csökkentésén alapuló megoldást és ugyanakkor átterheli a társaság nehézségeit hatékonyabb versenytársaira. Ezért a levél szerzői arra kérik a Bizottságot, hogy hozzon meg minden szükséges intézkedést a kialakult helyzet javításának érdekében.

([5]) Az Iberia légitársaság újratőkésítéséről szóló 1996. január 31-i 96/278/EK bizottsági határozat (HL L 104., 1996.4.27., 25. o.).

25. A 2005. március 17-én kelt levél 2. mellékletében a társaságok összehasonlítják az Alitalia ajánlatának alakulását 2004 és 2005. júniusának első hetében.

a) mindkét esetben a belföldi útvonalak száma 20, de a járatsűrűség 17 %-kal, míg férőhelyek száma 20 %-kal nőtt;

b) tíz új európai útvonal nyílt (Birmingham, Manchester, Lion, Krakkó, Szkopje, Zágráb, Temesvár, Budapest, Szarajevó és Szentpétervár) a járatsűrűség 17 %-kal, míg férőhelyek száma 10 %-kal nőtt;

c) két új interkontinentális útvonal nyílt (Delhi és Sanghaj), míg az accrai járat megszűnt; a járatsűrűség 22 %-kal míg a férőhelyek száma 15 %-kal nőtt.

26. A levélhez mellékelt táblázatokkal a társaságok elméletük alábbi pontjait kívánják alátámasztani:

a) az Alitalia kapacitáscsökkenését a Róma, Milánó és Párizs közötti járatokon ellensúlyozza partnercége, az Air France, a Milánó és London közötti járatokon ugyanezt teszi leányvállalata, az Alitalia Express;

b) a kelet-európai járatok sűrűségének jelentős növekedése (heti 99 járat 2004. júniusában; előreláthatólag 207 járat 2005. júniusában);

c) azt az állítást, hogy kelet-európai járatain az Alitalia árvezető árképzést alkalmaz;

d) azt az állítást, hogy 2004. októbere és decembere között az Alitalia növelte piaci részesedését a stagnáló vagy gyengülő kihasználtságú kelet-európai útvonalakon;

e) azt az állítást, hogy az Alitalia a 2004. szeptember és 2005. január közötti időszakban növelte piaci részesedését a kelet-európai útvonalakon 2003-2004 ugyanazon időszakához képest;

f) a Milánó Malpensa – Szentpétervár útvonal veszteségességét.

27. Végül, levelük 1. mellékletében a társaságok vitatják a megmentési célú támogatás szükségességét az alábbi okokból :

a) a támogatást, amelynek célja többek közt (a megmentési célú támogatásról szóló határozat 15. és 39. pontja alapján) a társaság fizetőképességének helyreállítása volt, valójában a bérek kifizetésére és a kerozin áremelkedésének fedezetére használták fel (eljárás megindításáról szóló határozat 23. pontja);

b) a segélyt nem 2004. október 1-től, hanem csak 2004. december 15-től használták fel.

A levél szerzői ebből azt a következtetést vonták le, hogy a segélyre nem 2004. negyedik negyedévében, hanem 2005. első negyedévében volt szükség, mégpedig az engedélyezett segély kétszeresének megfelelő értékben. Ebből következően véleményük szerint a segély törvénytelenné vált és azt újra kell értékelni a 2004-es megmentési és átalakítási tervek ismeretében, melyek szerint a segély legfeljebb hat hónapon (és nem tizenkét hónapon) belül, tehát 2005. június 15-i határidővel vissza kell fizetni;

c) A hat hónapon belül bejelentett szerkezetátalakítási terv a levél szerzői szerint semmiképpen nem lehet megfelelő, mivel az ügyben eljárás indult, tehát nem kizárható, hogy annak egyes elemei állami támogatást képeznek.

III.2.2. *A British Airways (a továbbiakban BA) 2005. március 18-án kelt kiegészítő levele*

III.2.2.1. Az újratőkésítésekkel kapcsolatban

28. A Bizottságnak címzett 2005. március 18-án kelt levelében a BA emlékeztet arra, hogy az Alitalia már részesült egyszer a Bizottság által engedélyezett támogatásban; véleménye szerint a jelenlegi helyzetben a tervezett újratőkésítések nem felelnek meg a piacgazdasági magánbefektetõ elvének és újabb összeegyeztethetetlen támogatást jelentenek. A BA helyteleníti, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem tartalmaz kielégítő mennyiségű adatokat és reményét fejezi ki, hogy esetleges újabb fejlemények esetén több idő áll majd rendelkezésére észrevételeinek benyújtására. A társaság ezzel kapcsolatban megemlíti az Alitalianak nyújtott kölcsönök feltételeit és a tartozások átterhelését az AZ Servizire.

III.2.2.2. Az üzleti fejlődést és a megmentési célú támogatást illetően

29. A BA megerősíti a másik hét társasággal közösen írt levélben leírtakat, és állítja, hogy az Alitalia a megmentési célú támogatást arra használta fel, hogy a piac által megengedettnél nagyobb mértékben fejlődjön. A BA kifejezetten sértve érzi magát az Olaszország-Delhi járat által, melynek olasz piaca igen kicsi és elsősorban a brit piacra irányul.

30. A BA ezen kívül még három tényt hoz fel:

a) az első a milánói repülési jogokat illeti, amelyek technikai szempontból hátrányban részesítik a külföldi légitársaságokat amelyeknek a Malpensa repülőtérről kell indítaniuk járataikat, míg az Alitalia továbbra is a Linate repülőteret használhatja. Az AZ Express ugyanígy előnyben részesülne, mivel a Linate – London útvonalon napi négy járatot indíthat, míg versenytársai csak hármat;

b) ezenkívül a BA állítja, hogy az Alitalia részesül egy, a belföldi járatokhoz kapcsoló 40 millió € értékű tehercsökkentés legnagyobb részéből;

c) végül a BA kijelenti, hogy 2004-ben az olasz hatóságok megpróbálták megakadályozni, hogy árvezetővé váljon az Olaszországból londoni átszállással induló interkontinentális útvonalakon és csak a brit hatóságok közbelépésének köszönhetően sikerült ennek a próbálkozásnak gátat vetnie.

III.2.3. *Az Austrian Airlines 2005. március 17-én kelt kiegészítő levele*

31. Az *Austrian Airlines* (a továbbiakban OS) a Bizottságnak 2005. március 17-én elküldött, kiegészítő tájékoztatást tartalmazó levelében nagyrészt megismétli a másik hét társasággal közösen, illetve a BA által leírtakat. Ami az Alitalia piaci magatartását és a megmentési célú támogatást illeti, az OS hangsúlyozza, hogy az Alitalia által alkalmazott piaci magatartás különösen nagy hatással volt a társaság piaci helyzetére, mivel OS egy földrajzilag közeli piacon működik, ahol különben is igen nagyszámú konkurens, mint a diszkont légitársaságok és kelet-európai légitársaságok, mint a Czech Airlines, van jelen. Ezeknek jelenlétét, mivel esetükben nincs szó állami támogatásokról, az OS természetesnek tartja.

32. A levélhez az OS csatolta néhány cégen belüli e-mail másolatát annak bizonyítására, hogy az Alitalia egy bizonyos piacon egy adott időpontban árvezető helyzetben volt, valamint néhány táblázatot, melyekben közel 20, a 2005. március-május időszakban Brüsszelből induló Alitalia és OS járatot hasonlít össze.

III.2.4. *Az ELFAA 2005. március 22-én kelt észrevételei*

33. Az ELFAA (*European Low Fares Airline Association),* ami 2005 márciusában tíz légitársaságot foglalt magában (Norwegian, Transavia, Hapag-Lloyd Express, Air Berlin, Flybe, Sterling, Sky Europe, Wizzair, Sverige flyg és Ryanair) 2005. március 22-én faxon nyújtotta be észrevételeit.

34. Ami a formai követelményeket illeti, az ELFAA, mint érdekelt fél, betekintést kíván nyerni a dossziéba és kéri, hogy kérjék ki véleményét a végső döntés meghozatala előtt. Helyteleníti, hogy a Bizottság nem várt az eljárás megindításával amíg nem jutott végleges tájékoztatás birtokába Olaszország részéről és úgy tartja, hogy ez a tény, valamint az, hogy az eljárást megindításáról szóló határozat szövegében nem szerepel az „erős kétség" kifejezés, arra utalnak, hogy az ügyben a Bizottságnak nem áll szándékában kellő szigorral alkalmazni az állami támogatásokra vonatkozó szabályokat.

III.2.4.1 Az újratőkésítésekkel kapcsolatban

35. Ami az eljárás megindításáról szóló határozatot illeti, az ELFAA határozottan ellenzi az Olaszország által tervezett beavatkozásokat. Idézi a 1,6 milliárd € értékű adósságátterhelést az AZ Flyről az AZ Servizire, a 300 millió € értékű állami támogatást a társadalmi következmények csökkentéséhez, az AZ Fly újratőkésítését az olasz állam révén 750 millió € értékben.

III.2.4.2 Az üzleti fejlődést és a megmentési célú támogatást illetően

36. Az ELFAA úgy gondolja, hogy azzal, hogy kinyilvánította a géppark növelésére és egy konkurens cég megvételére irányuló törekvéseit, valamint az új útvonalak megnyitásával az Alitalia megszegte a megmentési célú támogatás szabályait. Az ELFAA szerint az Alitalia kivételes használati jogot élvez néhány repülőtéri létesítményben, anélkül, hogy ezeknek költségét teljes egészében kiszámláznák a társaságnak és hogy Alitalia a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendeletnek ([6]) nem megfelelő közszolgáltatási kötelezettségre hivatkozik: ezzel kapcsolatban idézi a Szardínia és a kontinens közötti 18 járat esetét ([7]).

IV. **OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

37. Mint az érdekeltek által benyújtott észrevételek esetében, Olaszország megjegyzéseit is két csoportba osztottuk: egyfelől az eljárás tárgyát képző üggyel (vagyis az AZ Fly újratőkésítése és az AZ Serviziben való tőkerészesedés megszerzése a Fintecna által) kapcsolatos megjegyzések, másfelől a 2004-ben engedélyezett megmentési célú támogatás felülvizsgálatát illetően a Bizottság által Olaszországtól és az érdekelt felektől kért megjegyzések, különös tekintettel az Alitalia kereskedelmi ajánlatának alakulására, piaci magatartására és a megmentési célú támogatás által biztosított kölcsön felhasználására. Végül, idézzük Olaszország megjegyzéseit az érdekeltek által felhozott azon kérdésekkel kapcsolatban, amelyek nem csoportosíthatóak e két kérdéskörbe.

38. Olaszország az ELFAA megjegyzéseit elfogadhatatlannak tartja, mivel azok 2005. március 21-én, vagyis az eljárás megindításáról szóló határozat megjelenése utáni egy hónapos határidőn túl íródtak. Mindennek ellenére Olaszország válaszolt ezekre az észrevételekre is.

([6]) HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1882/2003/EK rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított rendelet.

([7]) HL L 75., 2005.3.22., 53. o.

39. Az olasz hatóságok ezenkívül továbbítottak a Bizottságnak egy feljegyzést, amelyben szorgalmazzák, hogy az a lehető legrövidebb időn belül hozzon kedvező döntést az ügyben, emlékeztetve arra, hogy az Alitalia részvényeseinek közgyűlése, melynek a 2004-es évre vonatkozó számlákat kell elfogadnia, 2005. június 27-re és 28-ra lett kiírva, azaz a törvény által a számlák elfogadására előírt, a gazdasági év befejeztétől való 180 napon belüli határidőre; tudatják ezenkívül, hogy az igazgatótanács ülését a költségvetési tervezet elfogadásáról 2005. május 20-án tartják ([8]). A Bizottságnak az újratőkésítésre való engedélye, vagy az üggyel kapcsolatos útmutatása nélkül fennáll annak veszélye, hogy a felhalmozott veszteségek láttán az Alitalia költségvetését nem a tevékenység folytatására, hanem a társaság felszámolására alapozva fogják megalkotni.

IV.1. **Az eljárás megindításáról szóló határozat keretében benyújtott észrevételek**

IV.1.1. *Az AZ Fly újratőkésítését illetően*

40. Ezzel kapcsolatban Olaszország kijelenti, hogy az Alitalia, a 2002. évi újratőkésítés alkalmával szerzett szándéknyilatkozatok esetéhez hasonlóan és a Bizottság kérésének megfelelően, több olasz és külföldi pénzintézettől kért szándéknyilatkozatot az újratőkésítési művelet véghezvitelének garantálására. Olaszország kijelenti, hogy a Deutsche Bank kötelezettséget vállalt az olasz állam által birtokolt tőkerészesedésnek megfelelő összegre, mely résznek újratőkésítését az állam, azon kötelezettségének tiszteletében miszerint a műveletek végére leszállítja 50 %-ra az állami tőkerészesedést a társaságban, nem jegyezhet. Olaszország úgy véli, hogy az 2002. évinél nagyobb arányú kötelezettségvállalás a privatizáció tényleges kivitelezhetőségét tanúsítja. Kijelenti, hogy a levél minden, a műveletekben való állami tőkerészesedés összegével és feltételeivel kapcsolatos kétséget eloszlat.

41. A Bizottság megkapta a Deutsche Bank 2004. április 19-én kelt, Alitalianak elküldött szándéknyilatkozatát, miszerint a bank legfeljebb 1,2 milliárd € értékben, 650 millió € biztosítási határral, de mindenképpen az állami tőkerészesedés 49,9 %-ra való leszállítását lehetővé tévő összegben hajlandó szerződést kötni a újratőkésítési művelet véghezvitelének garantálására. A Deutsche Bank és az AZ Fly megegyeztek abban, hogy az új részvények kibocsátási árát, vagy a kibocsátási ár tartományát közösen fogják meghatározni, és hogy az a jegyzési prémium figyelembevétele után a tőzsdei árhoz képest [...] (*) %-os engedményt fog tartalmazni.

42. Olaszország továbbított a Bizottságnak egy, a Deutsche Bank által készített tanulmányt az AZ Fly újratőkésítésének részletes körülményeiről az európai piacokon 2003 után létrejött hasonló műveletekhez képest:

a) a bank mindenekelőtt megállapítja, hogy a művelet körülményeit erősen befolyásolják a társaság, melynek igazgatósága jelenleg a költségek csökkentésére összpontosít, korábbi negatív eredményei, valamint, hogy a társaság továbbra is nehéz versenyhelyzetben találja magát a belföldi piacra nehezedő konkurencia és az üzemanyagárak az elmúlt hónapokban való jelentős emelkedése miatt, amely tényezők negatívan befolyásolhatják a cég számláit. Az ipari átalakítási program sikere tehát különösen fontos a befektetők a tőkeemelés jegyzéséről való meggyőzésében, különösképpen a többségi részvényes részesedésének jelentős csökkenésének jelenlétében;

b) az Alitalia jelenlegi tulajdonszerkezete, mely főként kis magánbefektetőkből áll és amelyben nincsenek jelen a légiközlekedésre szakosodott befektetési alapok, valamint ágazatot jellemző ciklikusság és volatilitás miatt szükséges lesz specializált, a létrejövő értéknövekedésben érdekelt befektetők bevonása a műveltbe. Ahhoz, hogy az effajta kereslet érdeklődését felkeltse, a jegyzési árnak megfelelően vonzónak kell lennie;

c) a 2003 áprilisától a legtöbb európai tőzsdén létrejött közel harminc újratőkésítési műveletet illetően, melyeknek részleteit a már említett válaszok tartalmazzák, ezeknek középértéke 1 240 millió € volt, ami a cégek eredeti tőkéjének 43,2 %-nak felel meg, míg a jegyzési ár és a jegyzési jogok nélküli elméleti ár (vagy TERP) ([9]) közötti különbség átlagosan 22,8 %, míg az átszervezés alatt álló cégek esetében ([10]) 28,1 % volt;

d) az Alitalia esetében a tervezett tőkeemelés a jelenlegi tőke (körülbelül 943 milliárd €) 127 %-kal egyenlő, ezért a tőkeemelés az elmúlt időszak több mint 1 500 napi tőzsdei részvényforgalmának felel meg. Az árkülönbség hasonló esetekben, mint például a Heidelberg Cement esetében, több volt mint 38 %.

([8]) Az igazgatótanács ülését végül áthelyezték 2005. május 26-ra.

(*) A zárójel közötti részek üzleti titokra vagy bizalmas információkra vonatkoznak, amelyeket kitöröltek.

([9]) A TERP (*theorical ex right price*) a mérvadó tőzsdei árfolyam és az új részvények kibocsátási árának statisztikai átlaga. A részvény tulajdonosa előjegyzési jogban részesül, melynek értéke az esedékességkor a mérvadó tőzsdei árfolyam és a TERP közötti különbségnek felel meg és amely biztosítja a művelet tőkeegyensúlyát a régi részvényesek számára.

([10]) Swiss Life Holding, Ahold, ABB, Royal & Sun Alliance, Heidelberg Cement, Allianz.

43. Olaszország pontosította, hogy a fent említett [...] %-os különbözet minden újonnan kibocsátott részvényre érvényes lesz, valamint kijelentette, hogy Deutsche Banknak nem voltak egyéb kérései az általa garantálandó részvényjegyzés körülményeivel kapcsolatban és nem létezik semmiféle megegyezés a Deutsche Bank és a Gazdasági Minisztérium között ilyen értelemben.

44. A garanciális és igazgatási jutalékot a Deutsche Bank vagy a konzorcium által biztosított érték [...] %-ban határozták meg, amihez még hozzá kell számítani egy [...] %-os kötelezettségvállalási jutalékot. Olaszország ezzel a részlettel kapcsolatban is továbbított egy, a Deutsche Bank által készített tanulmányt, amely azt bizonyítja, hogy ezen jutalékok összessége [amely nagyjából a biztosított összeg 5 %-nak felel meg] (**) megfelel a 2002 után létrejött hasonló ügyletek díjtételeinek:

a) a bank megismétli az ágazattal kapcsolatos, az Alitalia tőzsdei piacának szűkösségére, valamint a piaci kereslet a bankokat a tőke jegyzésében érdekeltté tévő intézkedéseken keresztüli növelésének szükségességére vonatkozó megállapításait;

b) a 2002 novemberétől a legtöbb európai tőzsdén létrejött közel harminc újratőkésítési művelet esetében, melyeknek részleteit a már említett válaszok tartalmazzák, és amelyek nagyrészt megegyeznek az előzőekben említett listával, az átlagos banki jutalék 3,44 % volt. Azon ügyletek ([11]) esetében, amelyek a tőzsdei tőkeállományhoz viszonyított méretüket és a tőzsdei kereskedési napok számát illetően hasonlóak az Alitalia újratőkésítéséhez, az átlagos banki jutalék 4,96 % volt;

c) például, a Fastweb SpA 2005. februári 800 millió € értékű tőkeemelése esetében, az Alitalianál jobb kockázati profil mellet, a jutalék 5,38 %-os volt, míg a Rhodia esetében, mely a tőzsdei kereskedési napok számát, a társaság tőkéjére való hatást és a TERP-től való eltérést illetően hasonlítható az Alitaliaéhoz, 5,60 %-os.

45. Az olasz hatóságok, hogy magánszektor tényleges és az államével párhuzamos részvételét teljességgel garantálják, 2005 április 22-én a következő hivatalos kötelezettségvállalást küldte el a Bizottságnak:

„Az olasz hatóságok kötelezettséget vállalnak arra, hogy az Alitalia tőkeemelésében való részesedésüket a magánybefektetőknek kínálttal megegyező piaci feltételek alapján – különösen ami kibocsátási árat és az új részvényekhez kötődő jogokat illeti – fogják jegyezni és hogy e részesedés aránya olyan mértékű lesz, hogy műveletek befejezésére az állami tőkerészesedés a társaságban 49,9 %-ra csökkenjen. Az olasz hatóságok, tudomásul véve a Deutsche Bank 2005. április 19-én Alitalianak küldött levelében foglaltakat, melyet később ennek a Képviseletnek továbbított ([12]), kötelezettséget vállalnak, hogy csak azután fognak beavatkozni a szóban forgó tőkeemelési műveletbe, hogy a Deutsche Bank által a levélben felvállalt kötelezettség érvénybelépésére vonatkozó feltételek megvalósultak és a jegyzésért felelős pénzintézetek hivatalosan és fenntartások nélkül – kivéve a szokásos, vis major, háborús- és terrorcselekmények esetére vonatkozó feltételeket – kötelezettséget vállaltak az újratőkésítési művelet véghezvitelének garantálására. Az olasz hatóságok ugyancsak kötelezettséget vállalnak arra, hogy: továbbítják a Bizottságnak a pénzintézetekkel megkötött, a jegyzésre vonatkozó hivatalos és feltétel nélküli kötelezettségvállalásokat tartalmazó végleges szerződéseket mihelyt azok megszületnek és mielőtt a Ministero dell'Economia e delle Finanze (Gazdasági és Pénzügyi Minisztérium) jegyezné a tőkeemelést; a művelet véghezvitelével jelentést nyújtanak be az említett tőkeemelés jegyzésének valós mértékéről."

46. Olaszország ezen kívül vitatja azt a feltevést, miszerint az AZ Fly egyedüli privatizálása ([13]) a megmentési célú támogatásról szóló határozatban foglaltakkal ellentétes lenne. Ezt illetően Olaszország az eljárás megindításáról szóló határozat szövegére ([14]) és az AZ Servizivel kapcsolatos műveletet jellemző magán vállalatirányítási megfontoltságra hivatkozott. Ez a megfontolás indokolja mind a Fintecna tőkeszerzését az AZ Serviziben mind a művelet végső célját, a felvásárolt tevékenységek harmadik félnek való átadását.

47. Ami a műveletre a váratlan és kedvezőtlen piaci helyzet által gyakorolt hatást illeti, Olaszország vitatja az érdekelt felek által az Iberia-ügyre tett utalást; abban az esetben a Bizottságnak ki kellet zárnia az újabb támogatások lehetőségét, mivel a társaságra nem voltak érvényesek a fent említett körülmények. Ezzel ellentétben Olaszország azt állítja, hogy a Bizottság a privatizációt illető kötelezettségvállalást mindig is alárendelte a nem kedvezőtlen és nem váratlan piaci helyzet meglétének.

(**) A pontos adatokat kitörölték és ezzel az utalással pótolták.

([11]) Fastweb, Rhodia, Hagemeyer, SGL Carbon, Scor.

([12]) A levelet Olaszország az Európai Unió mellett működő Állandó Képviseletén keresztül juttatta el a Bizottságnak.

([13]) A Bizottság megállapítja, hogy az Alitaliaban való állami tőkerészesedés 50 % alá való csökkentéséről van szó és hogy az olasz hatóságok által használt „privatizáció" kifejezés nem korlátozza a társaság a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról szóló 80/723/EGK bizottsági irányelv 2. cikkének értelmében való minősítését (HL L 195., 1980.7.29., 35. o.).

([14]) 28.és 59. pont.

48. Olaszország ezen kívül továbbította a Bizottságnak 2004. április 22-én az Alitalia ipari átalakítási programjának az igazgatótanács által 2004. április 14-én elfogadott módosítását. A javított program ugyanazokon a megfontolásokon alapszik, mint az eredeti és ugyanúgy két szakaszra oszlik: az első, helyreállítási szakasznak 2005. és 2006. között kell lezajlania, a második, fellendülési szakasznak pedig 2007-2008-ban; míg a második szakaszban az új repülőgépek beszerzésén keresztül a társaság kínálatának bővítését tervezik, az első szakasz célja a tevékenység folytatásának biztosítása, a meglévő kapacitási kínálat maximalizálása és a termelékenység visszaszerzése. A módosított program tudomásul veszi az üzemanyagárak az előző programban foglaltakhoz képest 30 %-os emelkedését (ami az éves költségek 75 millió € nagyságrendű növekedésével jár) és mivel a belföldi piacon konkurens „diszkont" légitársaságok jelentek meg, a rövid- és középtávú járatok egység jövedelemével/nyereségével kapcsolatosan jóval óvatosabb feltevésekből indul ki. Mindennek ellenére az új igazgatóság jobb vállat ismeretéből és a már megindított kezdeményezések sikeréből eredendő erőteljesebb költségcsökkentésnek köszönhetően, amelynek várt hatása évi 160 millió € értékű kiegészítő megtakarítás lesz 2006-ban, a módosított terv az előzővel megegyező szintű jövedelmezőséget helyez kilátásba. Az egyensúlyt tehát a 2006. év vége előtt mindenképpen elérnék a TEKK-ben (tonnánkénti egység költség/kilométer) mért működési költségek az 2004. októberében előirányzottnak megfelelően [...] %-os csökkenése mellett a terv időtartalma alatt, egy kissé kedvezőbb kiindulási alappal 2004-ben; a nyereség EBITDAR ([15])-ban számítva a 2005-ös [...] %-ról 14 %-ra változna 2008-ban (az eredeti tervben ezek az értékek [...] % és 14 % voltak).

IV.1.2. *Az AZ Servizi Fintecna általi újratőkésítéséről*

49. Ezzel a kérdéssel kapcsolatban Olaszország emlékeztet arra, hogy a Bizottság úgy döntött, hogy az Ernst&Young Italiahoz fordult, hogy a művelet összeegyeztethetőségéről megbizonyosodjon; az üggyel kapcsolatban nem tesz egyéb megjegyzést, csak megerősíti, hogy folytatódnak a tárgyalások Olaszország és a Fintecna között. Az Alitalia földi kiszolgálási tevékenységeinek átadása az AZ Servizinek, amely műveletnek meg kellet előzni az újratőkésítést és amely 2005. április hó végére lett előirányozva, valóban megtörtént ([16]).

50. Ami az elsőbbségi részvények alkalmazását illeti, Olaszország emlékeztet arra, hogy Európában ez igen elterjedt gyakorlat és példaként a Volkswagen AG és az Unilever alapszabályzatát idézi; ugyancsak megállapítja, hogy az ilyen típusú tőke fontos szerepet játszik olyan társaságokban is mint a Hugo Boss, a Henkel és a Porche, amelyekben a részvények 40-50 %-át képviseli és további cégekben, mint az Abertis, a BMW, a MAN és a RWE, bár ezekben a tőkerészesedés kisebb.

51. Az olasz hatóságok meggyőződése szerint AZ Fly AZ Serviziben való tőkerészesedését nem kell figyelembe venni a *hurdle rate* kiszámításánál, mivel a társaság nem vesz részt az AZ Servizi tőkeemelésében, sőt, fokozatosan meg fog szabadulni tőkerésesedésétől.

52. Arra az állításra válaszolva, miszerint az AZ Servizire átterhelnék az Alitalia adósságait, az olasz hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy az Alitalia 1,7 milliárd €-nak megfelelő pénzügyi adósságállományát beváltható kötvények képzik és olyan tartozások, amelyekre a flotta nyújt valós hitelgarancia fedezetet, ebből kifolyólag a teljes pénzügyi adósságállomány az AZ Flyt terheli.

53. Olaszország ugyancsak pontosította a Fintecna és az Alitalia között már létrejött megállapodást az AZ Serviziben való befektetésből származó jövedelem jövőbeli megosztását illetően, amely a felek által 2004. október 13-án aláírt szándéknyilatkozat ([17]) részét képezte. A felek megállapodtak abban, hogy az Alitalia jelenlegi és jövőbeli részvételének az AZ Servizi tevékenységeinek esetleges átadását illető tárgyalásokban és arra való készségének, hogy azokat akár – szolgáltatásokkal és árakkal kapcsolatos saját szerződési helyzetét nem rontó – szerződésmódosításokkal is elősegítse, az AZ Servizi nyereségéből való egyszerű matematikai részesedésnél nagyobb mértékű ellentételezésben kell részesülnie. Fintecna és Alitalia ezért megállapodtak abban, hogy a Fintecna által elért, a ipari átalakítási programban tervezett Internal Rate of Return (IRR) ([18]) 25 %-nál nagyobb mértékű hozamrész [...] %-át az Alitalianak visszajuttatja. Ezt az értékelést a létrejött átruházások, amennyiben azok befejeződtek, vagy 2008. december 31-én a Fintecna által elért pénzáramlás és az általa az AZ Serviziben birtokolt tőkeállomány alapján fogják véghezvinni. Az értékelést a Bizottságnak továbbított jelenlegi ipari átalakítási programban leírt módszer használatával, egy független szakértő jelentése alapján fogják elvégezni.

54. Ami az AZ Fly és az AZ Servizi jövőbeli szerződéses kapcsolatát illeti, Olaszország megjegyzi, hogy a szolgáltatások díjai a piaci ártartományban fognak maradni, akkor is, ha a tárgyalások során az Alitalia által eredetileg ajánlottnál magasabb tarifákról születik megegyezés. Mindennek eredményeként az AZ Flynek a karbantartási szolgáltatásokra felajánlott árengedmény [...] %-ról [...] %-ra csökkent, annak érvényessége mellet, hogy a legkedvezőbb piaci árat általában akkor kapja meg egy légitársaság, ha gépparkja karbantartásának kizárólagos jogát hét évre egyetlen szolgáltatóra bízza. Ugyanígy a piaci ártartományban marad a földi kiszolgálás a Fintecnaval való megegyezés alapján [...] %-ban megállapított számlázási díja.

([15]) Az EBITDAR-t (*Earning Before Interest Taxes Depreciation Amortization and Rentals*) a légitársaságok az adózás, a kamatok, leírások és lízingköltségek levonása előtti bruttó működési nyereségének számítására használják.

([16]) A tevékenységek átadását 2005. április 29-én hirdették ki az Alitalia weboldalán az átadott könyv szerinti nettó vagyon részletes leírásával; az intézkedés 2005. május 1-től lépett érvénybe.

([17]) Az eljárás megindításáról szóló döntés 35. pontjának utolsó kötőjele.

([18]) Belső megtérülési ráta vagy BMR.

55. A 2005. május 26-i igazgatótanácsi ülést követően 2005. június 1-jén Olaszország továbbította a Bizottságnak az Alitalia és a Fintecna által aláírt végleges szerződést, amely az utóbbi cég AZ Serviziben való tulajdonszerzésének módját hivatott szabályozni.

56. Olaszország kijelentette, hogy a Felek közötti megegyezés tárgyát képző másik rendelkezés, vagyis a termelékenységből származó haszon a kiszámlázott összeg maximum [...] %-nak megfelelő értékben (ami a bejelentett terv szerint ([19]) négy év alatt [...] millió €-nak felel meg) való visszatérítése az AZ Flynek, az ezen értékekért járó juttatásnak felel meg; a két társaság, AZ Fly és AZ Servizi, jelenlegi üzlet tervei következetes feltevéseket tartalmaznak a szolgáltatások számlázandó illetve fizetendő díját és a lehetséges jövőbeli tarifákat (az AZ Servizi esetében) és termékeket (az AZ Fly esetében) illetően.

57. A 2005-2008 évi ipari átalakítási terv 2005. április 14-én elfogadott módosítása után Olaszország biztosította a Bizottságot, hogy annak nincsen semmiféle anyagi vonzatú hatása a terv az AZ Servizit illető részére, tehát nem befolyásolja a cég hasznosítását és a Fintecna által tervezett befektetés megtérülését. Ezzel kapcsolatban a Mediobanca által készített dokumentumok segítségével pontosították az alábbi adatokat: az AZ Servizi végleges értéke az eredeti tervben szereplővel megegyező, míg kezdeti értéke a tervezett 97 millió € helyett 94 millió € lesz, a Fintecna tőkejuttatása a tervezett 221 millió € helyett 216 millió € lesz és annak belső megtérülési rátája (IRR) változatlanul 25,3 % marad.

58. Ami a Fintecna alapszabályát és önálló társasági jellegét illeti, az olasz hatóságok az eljárás megindításáról szóló határozat 33. pontjában leírtakon kívül megerősítették, hogy a Fintecna alapszabályára nem érvényes semmilyen eltérés: a társaság igazgatótanácsa, melyet a részvényes, vagyis az olasz állam nevez ki, a harmadik feleknek és magának a társaságnak felel az üzletvezetési döntésekért; csődjogi szempontból a társaság alapszabálya a magánjog szerinti társaságokéval megegyező; az olasz állam nem nyújt semmiféle jogi, általános vagy különleges garanciát a Fintecnanak és a társaság eleget tett azon nyilvánossági kötelezettségeknek, melyek lehetővé teszik az egyetlen részvényes az olasz polgári törvénykönyv 2362. cikke által előírt felelőségének kizárását.

59. A Bizottság kérésére Olaszország pontosabban meghatározta a Fintecna és az egykori IRI SpA közötti kapcsolatok természetét. Miután az IRI-t 2000. június 27-én felszámolás alá helyezték, az állam megkezdte a társaság által birtokolt tőkerészesedések átszervezését és átruházását. Az IRI által birtokolt Alitalia részvények 53 %-át a 2000. december 21-i rendelettel az államkincstárra ruházták át, 1797128641402 ITL átmeneti értékben, amely körülbelül 654,5 millió €-nak felel meg. Ezt az értéket a részvények akár részleges átruházása után, vagy, ha az államkincstár szükségesnek tartja, két szakértő szakvéleménye alapján helyesbíteni kell. A részvények átruházása nem járt pénzbeli fizetséggel, az IRI egy azonos összegű kamatmentes hitelt nyújtott az államkincstárnak.

60. Az Alitalia a Bizottság által 2002. június 19-én engedélyezett újratőkésítésének esetében a művelet egy részét az államkincstárnak tartották fent, hogy a befolyt szerkezetátalakítási támogatás utolsó két részletét a tőkével egybeolvasszák. Mivel az opció joga nem állt fent a többi részvényes számára, valamint a polgári törvénykönyv 2441. cikkének megfelelően a részvények megállapított értékét (0,96 €) az Alitalia *auditora*, a Deloitte and Touche tanúsította. Ezt az értéket használták fel a 2000-ben véghezvitt, az IRI-től az államkincstárra való részvényátruházás végleges értékének megállapításánál, amelyet 2002. június 27-i rendelettel körülbelül 788 millió €-ban állapítottak meg. A rendelet azt is megállapította, hogy a kamatmentes hitel/kölcsön lejárata az IRI 2002. évi számlaelismerésének dátuma lesz.

61. Végül, egy utóbbi, 2003. április 2-i rendelet megállapította, hogy 2002. december 1-én a Fintecna felvásárolta az IRI-t és tekintettel arra, hogy az ügy váratlanul sürgősségét vesztette, újraütemezte a hitel/kölcsön visszafizetésének módját; az új fizetési határidőt úgy állapította meg, hogy az államkincstárnak abban a pillanatban kell visszafizetnie a kölcsönt, amikor minden részesedését átruházta, vagy legkésőbb a Fintecna 2004. évi beszámolójának elfogadása előtt, vagyis legkésőbb 2005. június 30-án.

IV.2. **Észrevételek a megmentési célú támogatás felülvizsgálatát illetően**

62. Az olasz hatóságok megállapítják, ahogy részletesen kifejtik a 68. és 84. pontban, hogy úgy tűnik, az érdekeltek megjegyzéseiket gyakran pontatlan információk felületes értékelésére alapozzák és azok elsősorban a feltételezett kapacitáskínálattal és az útvonalakon alkalmazott állítólagos árvezető árképzés alkalmazásával kapcsolatosak. A megjegyzések ezenkívül véleményük szerint „agresszív", de a tények által nem igazolt állításokat tartalmaznak, mint például a feltételezett kétszeres, 1997-ben és 2002-ben kifizetett támogatás létezése vagy az említett repülőgép vásárlás, ami valójában már 2002-ben el lett döntve.

63. Olaszország úgy tartja, hogy az érdekelt felek bíráló megjegyzései végül is ellentmondanak egymásnak, mivel egyrészt azzal vádolják az olasz légitársaságot, hogy a megmentési célú támogatást kapacitásának növelésére használja, másrészt azt állítják, hogy a támogatás nem volt szükséges, mert azt csak később használták fel.

([19]) A módosított tervben ez az összeg [...] millió €-ra változik; ezzel kapcsolatban lásd a 109. pontot.

IV.2.1. *A kínálatot és az Alitalia piaci magatartását illető észrevételek*

IV.2.1.1. A kínálatot és a kapacitást illető észrevételek

64. Olaszország először is kiemeli, hogy az Alitalia 2000-től leépítési üzletpolitikába kezdett, melynek következtében kínálata folyamatosan csökkent; ennek hatására a tonna/kilométer kínálat (TKK) a 2000. évi 5,7 milliárdról 5,1 milliárdra csökkent 2001-ben, majd 4,2 milliárdra 2002-ben, ami a repülőgépek napi átlag repülési idejének párhuzamos csökkenésével járt (7 óra 41 perc a közepes hatósugarú gépek esetében 2003-2004 telén míg a piaci átlag 8 óra 30 perc volt). Ez jelentős piaci részesedés megszerzését tette lehetővé az Alitalia versenytársai számára az olyan fejlődő piacokon mint Kína, Kelet-Európa és India. A fellendülés csak 2003-től (4,4 milliárd TKK) de leginkább 2004-től (4,8 milliárd TKK) kezdődött; a tervek szerint a TKK 2005-re fogja elérni a 5,5 milliárdot. Ez a művelet, mely 2004-2005 tele óta van folyamatban, a repülőgépek napi kihasználtságát az ágazatban elterjedt legjobb gyakorlatnak megfelelő szintre kellene hoznia.

65. Hogy a kínálat 2004 és 2005 nyara közötti (az Alitalia versenytársai mintaként a két év júniusának első hetét jelölték meg) bővülését indokolja, Olaszország a következő táblázatot mellékelte dokumentációként:

A tonna/kilométer kapacitás alakulása Summer 2005 vs Summer 2004

Ezer tonnában

	SUM04	SUM05	Delta	Delta %
Belföldi	521 651	608 157	86 506	16,6 %
Nemzetközi	981 821	1 148 124	166 303	16,9 %
Interkontinentális	1 385 817	1 562 744	176 928	12,8 %
	2 889 289	3 319 025	429 737	14,9 %

Ennek a fejlődésnek az alábbiak az okai:

a) a napi repülési idő a két időszak között [...]-ről [...]-re változott, ami napi szinten átlagosan [...] perc növekedésnek felel meg ([20]);

b) a 2004. év nyári TKK adat és a repülési idő ([...]) alapján [...] TKK/percet kapunk;

c) ha a napi és repülőgépenkénti [...] plusz percet megszorozzuk az évad 214 napjával, [...] TKK-t kapunk, megszorozva a 2005.3.31-én rendelkezésre álló 184 repülőgéppel összesen [...] millió TKK-t.

66. Olaszország felhívja arra a figyelmet, hogy ha a 2004. március 31-én meglévő légiflotta állománya (186 repülőgép) változatlan maradt volna, a rendelkezésre álló kapacitásnövekedés még nagyobb lett volna (+[...] % a 14,9 % helyett). Ezzel szemben a kihasználtság fent leírt növekedése a flotta állományának csökkenése mellett valósul meg, mivel a repülőgépek száma 2005. december 31-én az MD 80-82 típusú gépek forgalomból való kivonása (angolul *phase-out)* nyomán [...]-re fog csökkenni. Ez a légiflotta és az általa kínált kapacitás az egész Alitalia csoportra, beleértve az Alitalia Express-t, értendő.

67. Olaszország ezenkívül megerősítette, hogy a két Airbus A319-es opcióként tervezett vásárlását még 2002. december 31. előtt döntötték el.

68. Ezzel szemben a flotta kihasználtsága erősen megnövekedett az útvonalhálózat újratervezése, melynek célja a termelőeszközök, repülőgépek és személyzet, felhasználási szintjének maximalizálása volt, valamint a karbantartási műveletek főleg az éjjeli órákra való átütemezése következtében. Ezért míg a 2004. március 31-én meglévő 186 repülőgéppel az Alitalia kihasználtsága [...] %-os volt, ami [...] repülőgépnek felel meg, a 2005. március 31-én meglévő 184 repülőgéppel [...] %-os kihasználtságot ért el, ami [...] repülőgépnek felel meg.

69. Olaszország ebből azt a következtetést vonja le, hogy a társaságnak anélkül, hogy megszegné a megmentési célú támogatás idején a kapacitással kapcsolatban vállalt kötelezettségét, lehetősége van arra, hogy kínálatát jelentősen növelje. Ez a kiegészítő kínálat főleg azokra a piacokra irányult, amelyeknek Olaszországból induló és Olaszország felé irányuló forgalma a legnagyobb mértékű fejlődést mutatja és amelyekkel nem léteztek közvetlen összeköttetések, mely körülmény az Alitalia versenytársainak előnyt biztosított; ez a kelet-európai országok, Kína és India esetében áll fenn. Ezek a piacok az Alitalia szerint az Olaszországból kiinduló és oda érkező forgalom – Kelet-Európa esetében 6,3 illetve 7,3 %-os, Kína esetében 10,5 illetve 11,2 %-os, India esetében 5,9 illetve 7,2 %-os – növekedését képviselik 2004-ben és 2005-ben. Kelet-Európát illetően Olaszország felhívja arra a figyelmet, hogy az Alitalia fejlődése ezeken a piacokon a kereslet növekedését idézi elő, ahogy azt bizonyítja a napi foglalások számának a társaság kiegészítő kínálatánál nagyobb mértékű emelkedése.

70. A BA által említett delhi-i járattal kapcsolatban Olaszország elutasítja az állítólagos helyettesítési hatásra vonatkozó feltevést. Delhi azon közvetlen járattal nem rendelkező célállomások egyike volt, amelyek felé Olaszországból a legnagyobb utasforgalom irányul (napi 87 utas mindkét irányban és jelentős mennyiségű áruforgalom); a piac erős fejlődést mutat és a szezonon kívüli, főleg téli kihasználtság jellemzi, ami a kapacitás kihasználása szempontjából jelentős tény.

([20]) [...]-ről [...]-re a rövid és közepes hatótávolságú, [...]-ről [...]-re a nagy hatótávolságú repülőgépek esetében.

71. Ami a Róma és Párizs közötti járatok ritkítását illeti, Olaszország kijelentette, hogy az a két társaság közötti joint-venture szerződés keretében az Air France kérésére történt meg; ténylegesen a joint-venture keretében az ezen az útvonalon az Air France által működtetett járatok százalékos aránya a 2004. nyári [...] %-ról 2005. nyarán [...] %-ra nőtt.

IV.2.1.2. Észrevételek az útvonalak nyereségességével kapcsolatban

72. Olaszország kijelentette, hogy az új útvonalak megnyitásának célja a cég jövedelmezőségének fokozása; ezért az új útvonalaknak, melyek a repülőgépek fokozottabb kihasználtsága révén felszabaduló kapacitást hasznosítják, pozitív bruttó üzleti eredményt kell biztosítaniuk, vagyis a határbevételeknek magasabbnak kell lenniük a határköltségeknél, akkor is, ha a csökkenő hozadék elve révén ezek átlagos bevétele alacsonyabb a hálózat többi útvonaláénál. Az Olaszország által bemutatott, a szeptemberi összesítésre vonatkozó adatok és a 2005-re vonatkozó legújabb előrejelzések pozitív jövedelmezőséget mutatnak.

73. Mindazonáltal, a Bizottság felszólítására, miután az általa felkért szakértő, az Ernst & Young elemzése alapján 2004. decembere végén az új skandináv útvonalak bruttó üzleti eredménye negatív volt, Olaszország kiegészítő tájékoztatást nyújtott. Először is tisztázzák, hogy az év végén, különösen október hónapban, az Alitalia labilis pénzügyi helyzetéből származó bizalmatlanság miatt a tonna/kilométerenkénti bevétel (TKKB) nagyon alacsony volt, 14,2 %-kal alacsonyabb a 2003. októberinél. Mindazonáltal, a helyfoglalások számának 2003. azonos időszakához viszonyított különbözete a 2004. szeptember-október időszakban fokozatosan csökkent, majd október elején a decemberi helyfoglalások tekintetében negatívvá vált.

74. Olaszország ezenkívül kijelenti, hogy az ágazatban használatos szabályok szerint azért, hogy az útvonalnyitás és az idényjellegű ingadozás hatását ki lehessen zárni, csak három IATA évad után lehet értékelni egy útvonal valós jövedelmezőségét.

75. Olaszország végül megjegyzi, hogy egy olyan *network carrier* típusú, vagyis hálózati szinten gondolkodó légitársaság számára, mint az Alitalia, a jövedelmezőség értékelésénél figyelembe kell venni az új útvonalaknak köszönhetően létrejövő csatlakozó forgalomból származó kiegészítő üzleti eredményt vagy „*feeder value*"-t is; a közölt adatok alapján a *feder value* az egész hálózaton pozitív, ideértve a három skandináv útvonalat is, amelyeknek saját üzleti eredménye negatív ([21]).

([21]) Megjegyzendő, hogy a Fiumicino-Stockholm járatra vonatkozóan Olaszország az Ernst&Young értékelésénél [...] millió €-ral magasabb *feder value*-t jelentett be, ami jövedelmezővé tenné az útvonalat; ezt a különbözetet a csatlakozó forgalom 2004-2005 téli idényben való jelentős növekedése magyarázza (lásd a szakértő tárókövetkeztetését).

IV.2.1.3. Észrevételek az árpolitikával kapcsolatban

76. A konkurensek az Alitalia által alkalmazott árvezető magatartást illető kritikája kapcsán az olasz hatóságok megjegyzik, hogy a társaság kereskedelmi stratégiáját árainak a konkurens cégek árival való összehangolására (*matching*) alapozza, annak elkerülése végett, hogy versenytársai árelőnybe kerüljenek az árra érzékeny fogyasztók körében. Az ettől az üzletpolitikától való eltérések vagy új útvonalak bevezetésének, vagy időben mindössze néhány hétre korlátozódó promóciós kezdeményezéseknek tudhatók be.

77. Olaszország kijelenti, hogy a nemzetközi légifuvarozás piacán ezek az eljárások teljesen természetesek és az Alitalia összes versenytársa hozzá hasonló okokból rendszeresen alkalmazza azokat. ([22]) A számára jóváhagyott megmentési célú támogatás miatt az Alitalia a piacon megszokottnál ritkábban alkalmazott akciós árakat.

78. Végül a nyolc légitársaság és az OS által megnevezett 175 közvetlen és közvetett, új és régi útvonal közül a megjelölt időszara vonatkozóan az Alitalia 159 esetben (91 %) végzett összehasonlítást, amelyből az derült ki, hogy az esetek 18 %-ban az Alitalia által alkalmazott ár magasabb, az esetek túlnyomó többségében (69 %) ugyanakkora vagy kevesebb mint 6 €-val alacsonyabb volt (az esetek 2 %-ban). 16 esetben, ami az összes útvonal 9 %-nak felel meg, az Alitalia által alkalmazott ár alacsonyabb a versenytársénál: 11 esetben (6 %) új útvonalak bevezető akciójáról van szó, ezek 2 Szentpétervárról induló és 8 Zágrábból induló vagy oda érkező járatra vonatkoznak; ezzel szemben 5 esetben (3 %) 2004 nyara előtt már meglévő útvonalakra vonatkozó akciókról. A válasz keltének időpontjában, 2005 áprilisának közepén, az olasz hatóságok kijelentették, hogy ezek az árvezető helyzetet eredményező akciók befejeződtek.

79. Végül arra az állításra válaszolva, miszerint a Malpensa – Szentpétervár útvonalon a járatok negatív üzleti eredményt termelnek, Olaszország kijelenti:

a) az Alitalia átlagbevétele utasonként több mint [...] € utanként és nem 150 € oda-vissza, ahogy a nyolc társaság állítja;

b) 2005 január és március között az Alitalia átlagosan [...] utast szállított járatonként és nem 30-at, ahogy a harmadik felek állítják;

([22]) Olaszország példaként az Austrian Airlinest (OS) nevezi meg. A társaság 2004 telén nyitotta meg a Bécs– Várna útvonalat 299 eurós bevezető áron Ausztriában, anélkül, hogy megjelölte volna az akció lejártának idejét, miközben versenytársa, a Bulgarian tarifája 399 euró volt. Csak 2005. március 29-én határozták meg az akció érvényességének idejét. Ezenkívül 2005 áprilisában az OS Bécs–Torino járatot indított 249 euróért az Alitalia 299 eurós tarifájával szemben.

c) az Alitalia változó költségei járatonként és utasonként [...] €-nak felelnek meg, tehát alacsonyabbak a harmadik felek által megjelöltnél;

d) a 2005. évi becsült bruttó üzleti eredmény ([...] millió €, vagyis a bevétel [...] %-a a *feeder value* nélkül) bőven pozitív.

IV.2.2. *Észrevételek a megmentési célú támogatás által biztosított hitel felhasználását illetően*

80. Olaszország kijelenti, hogy a segélyt teljes egészében felhasználták a a megmentési célú támogatásról szóló határozatban meghatározott határidőn belül, vagyis 2005 március 31. előtt. Olaszország tehát megállapítja, hogy az összeg teljes visszafizetésének elvileg 2006. március 31-én, azaz 12 hónappal az utolsó részlet felvétele után kell megtörténnie. Ennek ellenére az olasz hatóságok készek elkötelezni magukat arra, hogy a megmentési célú támogatás visszafizetése az AZ Fly újratőkésítése utáni nyolc munkanapon belül, de mindenképpen 2005. december 31. előtt megtörténjen.

81. Az olasz hatóságok úgy értékelik, hogy az előzőekben kifogásolt kiadások (kerozin, munkabérek; stb.) a társaság működéséhez elengedhetetlen költségeket képviselnek, tehát az 1999. évi irányelveknek megfelelően szorosan a pénztári szükségletekhez kötődnek.

82. A kölcsön felhasználásának időpontjára vonatkozóan az olasz hatóságok kijelentik, hogy a megmentési célú támogatásról szóló határozat nem tartalmaz a segély felhasználásának ütemére vonatkozó rendelkezéseket, hozzátéve, hogy a segély felhasználásának Bizottság engedélye által előírt időszakban való beosztása nem jár semmiféle külön előnnyel a társaság számára, tehát nem képez újabb támogatást. A kölcsön felhasználásának üteme tehát a Bizottság megmentési célú támogatásról szóló határozatával összeegyeztethető volt.

83. Olaszország még két érvet hoz fel a megmentési célú támogatás jogosultságának és mértékének alátámasztására. Elsőként megemlíti az átlag likviditási szintet, amellyel egy légitársaságnak rendelkeznie kell: valamikor ez a szint körülbelül hat heti forgalomnak felelt meg, de manapság a 2001. szeptember 11-i események következtében az a tendencia, hogy ez a szint 10-12 heti forgalomra emelkedjen. A fontosabb légitársaságok 2003-as év végi beszámolói alapján ezek átlagosan forgalmuk 17 %-át (az érték 9 és 26 % között mozog) birtokolják azonnal rendelkezésre álló likviditás vagy azzal egyenlő formában; ez a 17 %-os érték az Alitalia esetében 700 millió €-nak felelt volna meg. Az Alitalia rendelkezésére álló 500 millió € likviditás tehát még elfogadható szintűnek volt tekinthető.

84. Másodsorban Olaszország emlékeztet a légiközlekedési ágazatot ért súlyos megrázkódtatásokra, amelyek megerősítették a fent említett tendenciát, különösen a pénzügyileg törékenyebb társaságok esetében. Ennek következtében beszállítói különösen „óvatos" magatartást tanúsítottak az Alitaliaval szemben. Ezzel kapcsolatban Olaszország továbbította a beszállítók néhány levelét, melyek megerősítik ezt a tendenciát. Például a következőket lehet megállapítani:

a) 2004 júniusában a GECAS lízingtársaság csak egy [...] millió USD értékű kaucios letét, melyet eredetileg vissza kellet volna fizetnie, visszatartása árán volt hajlandó átadni a B777 típusú repülőgépet az Alitaliának; ugyanígy négy ERJ-170 típusú repülő visszlízingje csak úgy volt lehetséges, hogy a gépenkénti letétet hatról kilenchavi bérleti díjra emelték;

b) 2004. márciusa és szeptembere között több üzemanyag beszállító (Q8, Total és Shell) is követelt letét befizetést és/vagy a szolgáltatás előzetes kifizetését körülbelül [...] millió € értékben;

c) egyes, főleg észak-amerikai hitelkártya kezelő cégek kérték, hogy az életben lévő szerződések értelmében az Alitalia növelje az ügyfél kockázat fizetésképtelenség esetében való fedezetére létrehozott tartalékait. Például 2004. áprilisában a First Data az Alitalia letétjeinek [...]millió USD-ról [...]millió USD-ra való emelését kérte. Összességében az ezek a cégek által az egész világon Alitaliatól visszatartott összegek ma körülbelül 25 millió USD-nak felelnek meg.

Végül Olaszország felhívja a figyelmet a SEA (Societá esercizi aeroportuali) által a milánói bíróságon kezdeményezett jogi vitára, amelynek következményeként 16 banki folyószámlán 28 millió €-t vontak zár alá. Ez az intézkedés a nevezett összegek felszabadításáig gyakorlatilag lehetetlené tette az Alitalia pénzügyi műveleteinek folytatását.

IV.3. **Egyéb észrevételek**

85. Olaszország szerint az érdekeltek azon észrevételei, amelyek nem vonatkoznak sem az újratőkésítésre, sem a megmentési célú támogatás felülvizsgálatára, különös tekintettel a BA észrevételére a milánói helyzettel kapcsolatban, nem tartoznak az eljárás hatálya alá, ezért nem elfogadhatóak. Ennek ellenére közli, hogy a BA által nehezményezett napi negyedik Milánó-Linate járat lehetetlensége abból adódik, hogy nem állnak rendelkezésre szabad résidők. Az Alitalia Expressnek erre az útirányra egy másik résidőt kellett használnia, amely résidő áthelyezése Olaszország szerint a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK rendeletnek ([23]) megfelelően történt meg. Ezzel szemben Olaszország megjegyzi, hogy az Alitalia több mint tíz éve próbál egy újabb résidőt szerezni a London – Heathrow repülőtéren, sikertelenül.

([23]) HL L 14., 1993.1.22., 1. o. A legutóbb a 793/2004/EK rendelettel (HL L 138., 2004.4.30., 50. o.) módosított rendelet.

86. Olaszország tagadja, hogy a hatodik forgalmi szabadságjog hatálya alá tartozó útvonalakon, ellenben más tagországokkal, mint Németország és Nagy-Britannia, a viteldíjakat szabályozta volna; éppen azért, hogy véget vessen az olasz légifuvarozókkal szembeni diszkriminatív bánásmódnak – mivel azok nem alkalmazhattak az angol és német piacon a helyi légifuvarozóknál alacsonyabb viteldíjat, míg ez utóbbiak folyamatosan csökkentették áraikat az olasz piacon – 2004 nyarán az ENAC (Nemzeti Polgári Repülési Hivatal) az életben lévő kétoldalú megegyezések alapján a viteldíjak szabályzásának irányában tett lépéseket. A Bizottság közbelépését követően az olasz hatóságok a tagállamok közötti kölcsönösség alapján elhalasztotta ezeket a kezdeményezéseket.

87. Az ELFAA által tett észrevételt illetően Olaszország tagadja, hogy az Alitalia bármiféle pénzügyi kompenzációban részesülne. Véleménye szerint a társaság a nemzeti és a közösségi jognak megfelelően használja a repülőtereket. Ami a közszolgáltatási tevékenységgel kapcsolatos megjegyzést illeti, az Alitalia 2004. januárja óta működteti a Roma-Cagliari járatot, anélkül, hogy ennek fejében bármilyen pénzügyi kompenzációt kapna az államtól, bár az eredetileg szerepelt a versenykiírásban. A társaság panaszt tett a Bizottságnál 18 új közszolgálati kötelezettség előírása miatt a Szardínia és kontinentális Olaszország közötti útvonalakon, az ügyet a Bizottság még vizsgálja. Végül az Alitalia a versenykiírás és a 2408/92/EGK rendelet ([24]) alapján kizárólagosan a Róma–Crotone és Milánó-Crotone útvonalakon közszolgáltatási kompenzációban részesült; ezekről az útvonalakról a társaság egyébként is lemondott, a járatok 2005. április 30-val megszűnnek.

88. Ami az elbocsátások finanszírozását illeti, Olaszország kijelenti, hogy a rendkívüli munkanélküli segély a légiközlekedési ágazatra való kiterjesztése egy általános gazdaság- és szociálpolitikai lépés, ami más iparágak, mint például a gépipar esetében már alkalmazott eszközöket használ föl. Az olasz hatóságok megjegyezték, hogy a légiközlekedési ágazat esetében a rendkívüli munkanélküli segély alkalmazása ugyanolyan módon történt, mint a múltban más iparágak esetében és nem részesült semmiféle külön előnyben. A rendkívüli munkanélküli segély egy, 1968. november 5-i törvény alapján az ipari dolgozókra, majd egy 1994. július 19-i törvényrendelettel a takarítóvállalatokra való kiterjesztése majd alkalmazása ugyanilyen módon történt, az első esetben azonnali, míg a második esetben visszamenőleges hatállyal. Ami a légiközlekedési ágazatot illeti, más olasz (Meridiana, Volare vagy Azzurra Air) vagy külföldi (Swiss e British Airways) légitársaságok is kérvényeztek, vagy készülnek kérvényezni segélyeket a dolgozóik számára.

([24]) Lásd a 6. lábjegyzetet.

89. Olaszország ezen kívül kérte az eljárás megindításáról szóló határozat ([25]) szövegében az általa pontatlannak vagy hibásnak tartott részek helyesbítését.

V. A BIZOTTSÁG ÁLTAL MEGBÍZOTT FÜGGETLEN SZAKÉRTŐ VIZSGÁLATÁNAK EREDMÉNYE

90. Ahogy már a eljárás megindításáról szóló határozatban bejelentette, a Bizottság úgy döntött, hogy a eljárás megindításáról szóló határozatban említett különböző szempontok vizsgálatát egy általa kiválasztott szakértőre bízza. Az eljárás elindítási szakaszában szükség volt egy, az AZ Servizi újratőkésítését illető független szakvéleményre, különös tekintettel a Fintecna a műveletben való részvételének megtérülésére ([26]). Ezenkívül, az érdekeltek által már az eljárás megindítása előtt kifejezett észrevételek alapján, valamint az engedélyezett támogatások ellenőrzésére vonatkozó feladatának megfelelően, a Bizottság bejelentette, hogy szándékában áll ellenőrizni, akár egy független szakértő segítségével, az Olaszország által a megmentési célú támogatásról való határozat idején felvállalt, útvonalakat és viteldíjakat illető kereskedelmi kötelezettségek betartását, valamint a határozatnak ([27]) megfelelően kapott hitel felhasználását.

91. A szakértői vizsgálat elvégzését a Bizottság 2005. február 4-én az Ernst&Young Italiara bízta, mivel már az Alitalianak nyújtott átalakítási támogatás esetében is ehhez a céghez fordult, így az jól ismerte a dossziét. A Bizottság megjegyzi, hogy nem élt a eljárás elindításáról szóló határozatban ([28]) szereplő azon lehetőséggel, hogy az olasz hatóságokkal közösen nevezzen ki szakértőt. Az Ernst & Young Italia (a továbbiakban „a szakértő") a Bizottság intézményeinek kizárólagos felügyelete alatt végezte tevékenységét. A szakértő zárójelentését 2005. április 13-án adta át a Bizottságnak; a jelentés fontosabb következtetéseit a 93–148. pontok foglalják össze. Fontos megjegyezni, hogy a jelentés nem egyenlő az Alitalia vagy az AZ Servizi zárszámadásainak vagy előrejelzéseinek teljes számviteli ellenőrzés értelmében vett igazolásával, hanem az Alitalia, a Fintecna és szakértőik, a Mediobanca és a Citigroup, által közölt és az alábbiakban leírt tényekkel kapcsolatban azt képviseli, amit általában „páratlan véleménynek" (*fairness opinion)* neveznek

92. Az Alitalia által módosított ipari átalakítási terv, beleértve az AZ Servizire vonatkozó részt, 2005. április 14-i elfogadása után a Bizottság 2005. április 20-án megbízta a szakértőt, hogy ellenőrizze, hogy az előzőekben levont következtetései érvényesek-e a módosított terve is. Az erre vonatkozó jelentést 2005. április 22-én adták át.

([25]) Jelen szövegben megfelelő mértékben figyelembe vettük Olaszország észrevételeit.
([26]) Az eljárás megindításáról szóló határozat 61. pontja.
([27]) Az eljárás megindításáról szóló határozat 49. és 65. pontja.
([28]) Az eljárás elindításáról szóló határozat 72. pontja.

V.1. **Következtetések az AZ Servizit illető bejelentett művelettel kapcsolatban**

93. Ezek a következtetések az eljárás megindításáról szóló határozat azon részének felelnek meg, amely AZ Sevizi ellenőrzésének a Finteca általi megszerzésére, a művelet megtérülésére és az AZ Fly és az AZ Servizi közti jövőbeni kereskedelmi kapcsolatokra vonatkozik. A Bizottság megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat másik témája (az AZ Fly újratőkésítése) nem képezte a szakértői vizsgálat tárgyát. érdemes megjegyezni, hogy az alábbiakban feltüntetett adatok, hacsak nincs külön jelezve, az AZ Servizi 2005. április 14-én módosított 2005-2008 évi ipari átalakítási tervéből valamint a Mediobanca és a Citigroup által végzett elemzésekből származnak. Az adatokat a szakértő 2005. április 22-i jelentésében ellenőrizte. Továbbá 2005. május 25-én kiegészítő tájékoztatást továbbítottak.

V.1.1. *Észrevételek a 2004. októberi ipari átalakítási terv és 2005. áprilisi módosítása közötti különbségekről*

94. A szakértő részletezte a 2004. októberében benyújtott terv és a 2005. áprilisi módosítás közötti főbb különbségeket. A módosítás célja alapvetően az, hogy a 2005. évet a kezdeti terv benyújtása után készült költségvetéshez igazítsa: ezért módosították a 2005. évi tevékenysége vonatkozó előrejelzéseket, az EUR/USD árfolyamot az aktuális árfolyamhoz igazították, a takarékossági intézkedések megvalósításának ütemét a teljesítéseknek megfelelően dolgozták át. Az AZ Servizi tevékenységi köre kissé módosult, például le kellet mondania a kairói repülőtéren végzett földi kiszolgálási tevékenységről, mivel ezen tevékenység gyakorlása jogi okokból kifolyólag csak légitársaságoknak adható át. A két terv között jelentős különbségek lehetnek a követeléseket illetően és előfordulhatnak a költség- és bevételelemek közötti kompenzációk, de végső soron ezek összhatása, a 2005-ös év kivételével, amelyben kissé magasabb követelések és alacsonyabb kiadások mellett az EBIT ([29]) szinten mért veszteségek [...] millió €-ról [...] millióra való csökkenése állapítható meg, igen szerény. Az értékmeghatározás szempontjából figyelembe vett 2008. évben az EBIT [...] millió €-val, [...] millió €-ról [...] millióra nő. Mindennek ellenére, ha EBIT és EBITDA ([30]) nőnek is, aminek növelni kellene a végső értéket, ezeknek felosztása a növekvő tevékenységek és befektetések között amelyek befolyásolják a részvényes rendelkezésére álló összeget, ellentétes hatással járhat.

V.1.2. *Következtetések a művelet megtérülésének számításával kapcsolatban*

95. A szakértő megvizsgálta az Alitalia pénzügyi tanácsadója, a Mediobanca által alkalmazott módszert az IRR ([31]) kiszámítására, melyet a Fintecna befektetésének megvalósulásakor 25,3 %-ra értékeltek. A szakértő megállapította, hogy az alkalmazott számítási módszerek a szakmai elméletnek és gyakorlatnak megfelelőek voltak. A szakértő ugyanígy megvizsgálta a Fintecna által választott tanácsadó, a Citigroup munkáját és érzékenységi vizsgálatot végzett. Az alábbi következtetést vonta le: „nem találtunk olyan elemeket, melyeknek alapján arra lehetne következtetni, hogy a Fintecna által megvalósított befektetésre számított 25,3 %-os IRR meghatározása nem megfelelő módon történt volna."

96. Részletesebben, a szakértő újból megvizsgálta a Fintecna által tervezett és a eljárás megindításáról szóló határozat 37. pontjában leírt, 216 millió € értékű új befektetés részleteit és annak a Mediobanca által végzett számítás szerinti és az említett határozat 38. pontjában leírtaknak megfelelő elsőbbségi és törzsrészvények közötti megoszlását.

97. Ami a Fintecna befektetéseit illeti, azoknak jelenleg tervezett módja a következő:

a) 2005-ben egy 130 millió € összértékű tőkejuttatás, a következő módon felosztva: 98 millió € törzsrészvények jegyzésére, melyeknek segítségével a Fintecna az AZ Servizi törzstőkéjének 51 %-át szerzi meg, 32 millió € elsőbbségi részvények ([32]) jegyzésére. A teljes alaptőke tehát a Fintecna (58 %-ban) és az Alitalia (42 %-ban) között fog megoszlani;

b) 2006-ban egy 64 millió € értékű tőkeemelés elsőbbségi részvényekben;

c) végül 2007-ben egy utolsó, 22 millió € értékű elsőbbségi részvények jegyzése révén megvalósuló tőkejuttatás, melynek révén a Fintecna az alaptőke 69,7 %-át fogja birtokolni, megtartva a törzstőkében való 51 %-os részesedését.

Összegezve, a Fintecna tőkejuttatása 216 millió €, míg az AZ Servizi teljes alaptőkéje 310 millió € lesz.

98. Ami a Mediobanca által elvégzett jövedelmezőségi számítást illeti, a művelet megtérülésének becslése a 2008. évi pénzforgalom alapján végzett kilépési érték számításra alapul: a 2008-ra előirányzott *free cash-flow*, vagyis a 2008-ra tervezett fenntartási célú befektetések

([29]) Earnings before interests and taxes (kamatok és adózás előtti eredmény).

([30]) Earnings before interests, taxes, depreciation and amortization (kamat-, adó- és értékcsökkenési ráfordítások nélküli eredmény).

([31]) Lásd a 18. lábjegyzetet.

([32]) Az olasz polgári törvénykönyv 2348. cikke alapján az elsőbbségi részvények korlátozott szavazati joggal rendelkeznek a rendkívüli közgyűléseken és az üzleti nyereség felosztásáról való határozatokban. Ezzel szemben a részvényes elsőbbséget élvez a törzsrészvényesekkel szemben a tőke visszafizetést és a nyereségrészesedés kifizetését illetően.

és a kivételes műveletek levonása után, különös tekintettel az átalakítási költségekre és adóterhekre, a részvényes rendelkezésére álló pénzáramlás becsült értéke 35,6 millió €. A diszkontált végső érték ([33]) 442,7 millió €. A tőkeszerkezet erősen befolyásolja a végső érték részvényesek (Fintecna és AZ Fly) közötti felosztását:

a) a Fintecna által kizárólagosan birtokolt elsőbbségi részvények 2008-ban a teljes alaptőke 38 %-át fogják képviselni; mindazonáltal ezek a részvények a teljes alaptőke 5 %-nak megfelelő, azaz 2008-ban 15,5 millió € elsőbbségi osztalékban részesülnek. Pontosították, hogy az efféle elsőbbségi osztalék lehetősége kezdettől fennáll, de elegendő nettó üzleti eredmény hiányában csak 2008-tól lesz kifizethető. Ez az osztalék jelenértéken 151,8 millió €-nak felel meg;

b) a végső érték fennmaradó része, vagyis 442,7 – 151,8 = 290,9 millió € a két részvényes által birtokolt teljes tőke arányában kerül felosztásra; a Fintecnat illető részesedés 69,7 %-nak azaz 202,7 millió €-nak felel meg, míg a fennmaradó 30,3 %-ot (88,2 millió €) az AZ Fly kapja majd;

c) a becsült végső érték a Fintecna számára tehát 151,8 + 202,7 = 354,5 millió € lenne; a 216 millió € értékű befektetést (130 millió € 2005-ben, 64 millió € 2006-ban és 22 millió € 2007-ben) és az időszak végén rendelkezésre álló pénztári pénzeszközöket (29 millió €) figyelembe véve a Fintecna számára a belső megtérülési ráta (IRR) 25,3 %-kal lenne egyenlő.

99. A szakértő igazolta, hogy a felhasznált számítási módszer, vagyis a normalizált pénzáramlás folytonos tőkésítése, az e területen használt módszerek egyike. Azt is kijelentette, hogy a figyelembe vett 10, 2 %-os tőkeköltség (Ke: *cost of equity*) a következőkön alapszik: egy kockázatmentes állampapír 4,25 %-os rátája, egy 4,50 %-os piaci jutalék, egy hasonló jegyzett társaságoktól ([34]) származó 0,88 értékű kockázati koefficiens (*beta levered*) és végül egy 2 %-os kockázati jutalék, mivel az AZ Servizi nem tőzsdén jegyzett társaság.

100. A szakértő ezek után ellenőrizte a Citigroup ugyanebből a célból végzett számításait. Megállapította, hogy azok ugyanazokra az alapadatokra épülnek, de eltérő módszert alkalmaznak a végső érték kiszámítására. A módszer nem az egységében vett társaság folytonos *cash-flow* növekedésén, hanem az egyes üzletágak (karbantartás, földi kiszolgálás, személyzet és call center, informatika) EBIDTA-ja alapján számított piaci mutatókon alapul; ezek a mutatók az ugyanazon a piacon működő hasonló társaságoktól származnak, mely mutatókat esetenként 30 %-kal csökkentették, mivel az AZ érdekelt üzletágai monopol felvásárlói helyzetet (monopszónia) élveznek. A Citigroup négy, az AZ Servizi programján alapuló pozitív kimenetelű feltevést vett figyelembe, amelyek a megtakarítási és a harmadik felektől származó bevétellel kapcsolatos célok teljes megvalósulásától a megtakarítási célok 60 %-os, a bevételi célok 85 %-os megvalósulásáig terjednek.

101. A Citigroup által figyelembe vett kezdeti feltételezés alapján a felhasznált piaci mutatók szerint a Fintecna IRR-rátája 29 % és 38,3 % között lenne, tehát a Mediobanca által számoltnál ([35]) magasabb lenne. A négy feltevés átlaga, nem hivatalos és ezért egyéb biztosítékokra szoruló feltevések alapján 18,7 % és 27,1 % közötti IRR-t adna, amely tartomány magában foglalja a Mediobanca által számolt értéket. Csak a legkedvezőtlenebb feltevés adna egy sokkal alacsonyabb, 9,1 % és 17,1 % közötti IRR értéket, ami még mindig egyenlő vagy magasabb lenne a tőke költségénél. A szakértő megállapítja, hogy a Citigroup értékelésében nem vette figyelembe a Fintecna rendelkezésére álló 29 millió € értékű pénztári likviditást, amit a gyakorlat szerint számításba lehetne venni így javítva az értékeken. A szakértő megállapítja, hogy a Citigroup által végzett vizsgálat megerősíti a Mediobanca következtetéseit.

102. A Mediobanca és a Citigroup által végzett vizsgálatok megerősítésén kívül a szakértő saját vizsgálatokat is végzett, nevezetesen egyrészt megvizsgálta az IRR érzékenységét az AZ Servizi végső értékére, a tőke költségére és az inflációra, másrészt újra kiszámította az AZ Servizi végső értékét.

103. A Fintecna által megvalósítandó, a módosított tervben szereplő, vagyis 216 millió € értékű tőkeemelésből kiindulva, melynek végső, nem rendelkezésre álló, értéke 25,3 %-nak megfelelő IRR mellett 354,5 millió €, a szakértő arra a következtetésre jutott, hogy egy, például a Fintecnanak jutó 10 %-kal alacsonyabb üzleti eredmény miatt ([36]) 10 %-kal alacsonyabb végső érték (320 millió €) 20,7 %-os IRR-hez vezetne. A tervben szereplőnél 20 %-kal alacsonyabb végső érték (284 millió €) 15,8 %-os IRR-t adna; ezzel szemben a tervben szereplőnél 20 %-kal magasabb végső érték (426 millió €) 33,8 %-os IRR-t termelne.

([33]) A végértéket a szóban forgó társaság 2008. évi Pénzügyi forgalmáról való előrejelzés alapján került kiszámításra; a jelenérték számítás a középtávú inflációs előrejelzésnek megfelelően 2 %-os folyamatos növekedési ráta alkalmazásával történt, amit a Fintecna által teremtett hatékonyságjavítási lehetőségnek megfelelőnek ítélnek a saját tőke évi 10,2 %-os költsége mellett, ami megfelel a piaci átlagnak.

([34]) Olyan társaságokról van szó, amelyek a karbantartás területén (BBA Group plc, Goodrich Corp, Singapore Technologies Engineering, Hong Kong Aircraft Engineering), a földi kiszolgálás területén (Fraport AG) és az informatikai és megosztott szolgáltatások területén (Electronic Data Systems Corp, Computer Sciences Corp, Cap Gemini SA, Indras Sistemas SA, Atos Origin, TietoEnator OYJ) működnek.

([35]) Figyelembe kell venni, hogy a Mediobanca által számoltnál szinte mindig magasabb végértékek nem teljesen összehasonlíthatóak, mivel a Citigroup Altal használt modell növekvő tőkeemeléseket foglal magába: ennek következtében ahhoz, hogy megegyező IRR-t kapjunk, e végértéknek magasabbnak kell lennie.

([36]) 2008-ban a 35,6 millió €-os tervezett pénzforgalomhoz képest egy 32,6 millió €-os diszkontált pénzforgalom 329 millió € végső értéket adna a Fintecnanak.

104. Különböző kockázati feltételeket („scenario") vett figyelembe, melyek különböző ún. béta kockázati koefficienseket és különböző tőkeköltségeket (Ke) eredményeznek; ezeknek összefoglalása az alábbi táblázatban található, amely tartalmazza a Fintecna számára rendelkezésre álló végső értéket (kivéve a 29 millió € pénzkészletet), a belső megtérülési rátát (IRR) és a nettó jövedelem az egyes feltételezéseknek megfelelő tőkeköltségen diszkontált jelenértékét (NPV). Emlékeztetünk arra, hogy az NPV diszkontálja a különféle, a Fintecna által jegyzett tőkeemeléseknek megfelelő kiadásokat és a bevételeket, melyek ebben az esetben a becsült végső értéknek és az időszak végén rendelkezésre álló részesedésnek felelnek meg; a pozitív NPV azt jelenti, hogy a befektető számára érték termelődik.

Scenario	Beta levered	Likviditási kockázat díj	Tőke költség Ke	Fintecna végső értéke	IRR	NPV
Alap	0,88	2 %	10,20 %	354,5M€	25,3 %	+81M€
Equity beta	1	2 %	10,75 %	333M€	22 %	+52M€
Ke + 2 %	1,32	2 %	12,20 %	287M€	16,20 %	+19M€
Egyensúlyi NPV	1,56	2 %	13,27 %	260M€	13,27 %	0M€
Ke - 2 %	0,88	0 %	8,20 %	465M€	38,10 %	+182M€

Az alaphelyzet megegyezik az Alitalia, Fintecna és tanácsadóik által figyelembe vettel.

Az „equity beta" helyzet annak figyelembevételén alapszik, hogy az AZ Servizi tervezett kismértékű eladósodása matematikailag a béta koefficiens alulértékeléséhez vezet; a hasonló piacokon működő cégek *equity beta* koefficiensének értéke 1 az AZ Servizi eladósodásából eredő csökkenés figyelembevétele nélkül; ez a tőkeköltség körülbelül félpontos emelkedésével jár.

A „Ke + 2 %" helyzetben a béta koefficiens értéke 1,32, ami egyenlő a figyelembe vett minta legmagasabb equity beta koefficienseinek átlagával az AZ Servizi kismértékű eladósodásából származó csökkenés nélkül; ez a tőkeköltség körülbelül kétpontos emelkedésével jár.

A „egyensúlyi NPV" helyzetben az NPV értéke 0, tehát a befektetés megtérülésének határértéke; ebben az esetben a tőkeköltség 13,27 %, a béta koefficiens 1,56.

A „Ke – 2 %" helyzetben a tőkeköltség a likviditási kockázat prémiumának megszűnése, a béta koefficiens jelentős csökkenése vagy ezeknek együttes hatása miatt 2 ponttal csökken.

105. Végül a szakértő elkészítette az AZ Servizi teljes értékelését; az alkalmazott módszer hasonló a Citigroup által használthoz, mely a cég értékét az egyes üzletágak értékének összegének tekinti. Az értéket kiszámításához az EBIDTA piaci mutatót alkalmazták a földi kiszolgálás, a személyzet és a call center üzletágak esetében, míg az EBIDTA mínusz befektetések mutatót az informatika üzletág esetében, az utóbbi két üzletág esetében ugyanazon 30 %-os csökkentés figyelembevételével. A szakértő megjegyezte, hogy a piaci mutatókon alapuló módszer megbízhatósága nő a pénzügyi piacok fejlődésével és a nemzetközi elméletben és gyakorlatban egyre nagyobb fontosságot tulajdonítanak e módszernek. Ami a karbantartási üzletágat illeti, az ágazat igen sajátos, mivel a szolgáltatások nagy részét továbbra is a légitársaságok leányvállalatai végzik és a tárgyalási szakaszban lévő szerződések rövid távúak. Ezért a 2008. évi nyeresége alapján kiszámított vagyoni helyzetet vették figyelembe, ami a szakértő állítása szerint szintén általánosan alkalmazott vállalatértékelési módszer ([37]). Ezeknek alapján, a 2008. évi pénzügyi helyzetet is figyelembe véve, a Fintecna számára a teljes végső érték 408 és 430 millió € között lenne megállapítható, vagyis az IRR nagyságrendje 28,2 %-30,9 % lenne, ami megerősíti a Mediobanca és a Citigroup által végzett számításokat.

106. A szakértő megállapította, hogy a 2004. októberi tervhez képest kimutatott kedvező IRR-ráta különbözet jórészt annak tudható be, hogy a Fintecna befektetéseinek egy részét elhalasztotta és 2005. helyett 2006-ban fogja megvalósítani.

V.1.3. *Következtetések az Alitalia és a Fintecna által aláírt szándéknyilatkozatokban foglalt feltételezéseket illetően*

107. Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kijelentette ([38]), hogy három, a 2004. október 13-án Alitalia és Fintecna között létrejött szándéknyilatkozat szerint még megtárgyalandó kérdés nem elhanyagolható módon befolyásolhatja a művelet jövedelmezőségét. Ezért a Bizottság felkérte a szakértőt ezek részletes vizsgálatara.

([37]) *Megjegyzendő*: A Bizottság megállapítja, hogy a karbantartási üzletág a szakértő által a 2008. évi lekötések alapján végzett értékelése alapján annak értéke a 2008. évi EBITDA 3,8-szeresének felel meg; ez az érték alacsonyabb a Citigroup által alkalmazott mutatóknál (4,5-től 5,5-ig).

([38]) Az eljárás megindításáról szóló határozat 35. és 59. pontja.

V.1.3.1. A szerkezetátalakítás költségeinek kezelése

108. A szakértő megerősítette, hogy a szándéknyilatkozat alapján a szerkezetátalakítás Alitalia által számított költségei ez utóbbira maradnak amennyiben azok az AZ Servire átruházott tartalékalapnál magasabbnak bizonyulnak. A szóban forgó tartalékalap értéke a kezdeti tervben 88,8 millió € volt, amely összeg a részletes felmérések alapján megfelel személyzeti kiadásokon kívül – mivel azokat a 2005. évi tartozások között már figyelembe vették –, fedezendő tervezett átalakítási költségeknek. A 2005. áprilisi módosított tervben a tartalékalapot 2004. végén 75 millió €-ra csökkentették, mivel körülbelül 15 millió € értékű kiadást a 2004-es üzleti év számláiban elkönyveltek. A szakértő megerősítette, hogy az Alitalia által vállalt kötelezettségből eredendően ennek előreláthatólag nem lesz semmiféle hatása a Fintecna által elért IRR-re.

V.1.3.2. A szerkezetátalakítási terv célkitűzéseinek kezelése

109. A szakértő megállapíthatta, hogy az AZ Servizi az IRR kiszámítására használt tervében szereplő kiadások összhangban vannak az abban foglalt hatékonysági célkitűzésekkel; a terv kilátásba helyezi a célkitűzések megvalósulásának esetében a kiszámlázott szolgáltatások bevételének legfeljebb [...] %-nak visszajuttatását az AZ Flynak; ez a módosított tervben körülbelül évi [...] millió €-nak felel meg, vagyis [...] millió €-nak a 2005 -2008 időszakban. A szakértő pontosította, hogy az Alitalia igazgatósága szerint ezt a becsült értéket a terv készítői megerősítették, ideértve a tanácsadókat is, akik számításaikba belefoglalták őket.

V.1.3.3. A vagyonelemek vagy üzletágak eladásából származó értéktöbblet kezelése

110. A szakértő megerősítette, hogy az esetleges értéktöbbletek kezelése, amely a vizsgálat elkészülésének időpontjában még tárgyalási szakaszban volt, nem lenne hatással a Fintecna hozamára, amennyiben azoknak az AZ Flynek való részleges visszajuttatása csak a 2008. december 31-én belül tervezett összes átruházás megvalósulása után és csak a Mediobanca által a Fintecna előre látható hozamaként számított 25,3 % IRR-rátán felüli rész illetően történne meg. A felek megerősítették a tanácsadót, hogy a záradék tárgyalásában ezt a módszert kívánják alkalmazni.

V.1.4. *Következtetések az elsőbbségi részvények Fintecna javára való használatát illetően*

111. A szakértő emlékeztet az olasz jogban létező számos részvényfajtára; nevezetesen a társasági jog 2004. január 1-i reformja után az osztalékfizetésre vonatkozó elsőbbségi jog, mint a fennálló esetben, nem jár a szavazati jog különösebb korlátozásával. Az egyetlen valós korlátozás a korlátozott, vagy feltételes szavazati joggal járó részvények, mint például az elsőbbségi részvények esetében abból áll, hogy azok részesedése nem lehet nagyobb az alaptőke felénél ([39]).

112. A szakértő 3 tőzsdén jegyzett magánvállalatot (FIAT SpA, Unipol Assicurazioni SpA és Istituto Finanziario Industriale SpA) hoz fel példaként, amelyek olyan elsőbbségi részvényeket bocsátottak ki, amelyek többek közt részvényenkénti fix összeghez, vagy a névérték bizonyos százalékához kötött osztalékfizetési elsőbbséget biztosítanak.

113. A szakértő megerősítette, hogy nem talált az elsőbbségi részvények egyetlen magán, vagy állami részvényes számára való kibocsátásában az olasz joggal ellentétes elemeket. Az egyetlen megállapítható előny az osztalék kiosztásánál élvezett elsőbbség és nagyobb *részesedés*.

V.1.5. *Következtetések az AZ Servizi szolgáltatásainak AZ Fly felé piaci körülményeknek megfelelő számlázását illetően*

114. A szakértő jelentésének jelentős részét szenteli a kérdésben végzett részletes munka bemutatására, mely az AZ Servizi tervében szereplő számlázási módszereket taglalja; a tervet az Alitalia McKinsey segítségével készítette, aki közvetlenül szolgáltatott vizsgálati elemeket. A cég minden üzletágára (karbantartás, földi kiszolgálás, informatika és megosztott szolgáltatások (megosztott szolgáltatások: személyzet és call center)) kiterjedő elemzés eredményeit a következőkben részletezzük. Összességében a szakértő megállapította, hogy az árak piaci követelmények alapján való meghatározására használt, az AZ Servizi tervében leírt módszerben nem talált kifogásolható elemeket.

115. Érdemes emlékeztetni arra, hogy a Fintecna tanácsadója, a Citigroup által készített jelentés alapján az AZ Servizi 2008-re tervezett [...] millió € bevételének üzletágak közti feloszlása a következő: karbantartás, [...] millió €; *round handling* (földi kiszolgálás), [...] millió €; ICT (informatika), [...] millió €; Személyzet és Call center (*vagy megosztott szolgáltatások*), [...] millió € ([40]).

([39]) A szóbanforgó esetben, amint az szerepel az eljárás megindításáról szóló döntés 38. pontjában, az elsőbbségi részvények az alaptőke legfeljebb 38 %-át képviselik 2008-ban. Az elsőbbségi részvények csak a rendkívüli taggyűlések és az osztalék kiosztására vonatkozó általános határozatok esetére biztosítanak szavazati jogot.

([40]) Az ICT és a megosztott szolgáltatások esetében e bevételben nem szerepelnek az AZ Servizi belső használatú szolgáltatásai, amelyek [...] illetve [...] millió €-nak felelnek meg és amelyeket harmadik félnek való átadás esetén figyelembe kellene venni.

V.1.5.1. A karbantartási szolgáltatások tervezett díjazása

116. Az árképzés alapvetően az Aero Strategy ([41]) független tanulmánya által szolgáltatott, az ágazatban fellelhető árak összehasonlításán alapszik. A szakértő részletesen leírta az egyes elemeknél figyelembe vett számítási módszereket (például „heavy" karbantartás és az A320 gépcsalád alkatrészei, egy CFM56-5B típusú hajtómű karbantartása) hogy ellenőrizze az alapokat (időszakosság, órabér, munkaórák száma, alkatrészek, stb.). Az árképzést illetően két figyelembe vett esetet is részletesen leír, éspedig:

a) az Alitalia által jelenleg harmadik feleknek nyújtott szolgáltatás esetén alkalmazottnak megfelelő haszonkulcs alkalmazása;

b) az AZ Fly karbantartói által általában biztosítottnál alacsonyabb árengedmény alkalmazása nagy mennyiségek esetén; az árengedmény [...] %-ról [...] %-ra való csökkenése azzal jár, hogy az Alitalia magasabb árakat fogad el és nincsenek mennyiségi megkötések. Ezzel a ponttal kapcsolatban a szakértő a tesztek alapján megállapította, hogy egy 7,5 %-os maximum árengedményt biztosító szolgáltatóval (AVIO) való szerződésben az Alitalianak valóban biztosítania kellene egy bizonyos munkamennyiséget. Az árengedmény csökkentésének éves hatása az AZ Servizi számára 2005. évi [...] millió €-ról 2008-ra [...] €-ra növekvő értékű kiegészítő EBIDTA termelődése.

V.1.5.2. A ground handling szolgáltatások tervezett díjazása

117. A tervben szereplő árak becslése az Alitalia által az összehasonlítható repülőtereken ([42]) fizetett díjakon, vagy azokon az árajánlatokon alapul, amelyeket a társaság azokon a repülőtereken kapott, ahol az AZ Servizi működni fog ([43]). Az árakhoz hozzáadtak egy [...] %-os, Fintecnaval egyeztetett haszonkulcsot. Az haszonkulcs éves hatása az AZ Servizi számára 2005. évi [...] millió €-ról 2008-ra [...] €-ra növekvő értékű kiegészítő EBIDTA termelődése.

V.1.5.3. Az informatikai és megosztott szolgáltatások tervezett díjazása

118. Egyéb információk hiányában az Alitalia a fent nevezett társaságok megvétele iránt érdekelt társaságok ajánlatai alapján becsülte meg az árakat és az ugyanazon társaságok által kínált árengedménynek megfelelően csökkentette azokat. A szakértő megállapíthatta, hogy ez az árengedmény megfelel a megosztott szolgáltatások, de legalábbis az informatikai ágazatban kínált legmagasabb árengedménynek felel meg. Mivel e két másodlagos tevékenység tervezet bevétele hasonló (62 millió € 2005-ben az első esetében, 64 millió € a második esetében – kivéve a cégen belüli szolgáltatásokat – 935 millió € összbevétel mellett), az átlag használata e két esetben nem adna eltérő eredményt.

V.2. **Következtetések a megmentési célú támogatás feltételeinek betartását illetően**

119. Az alábbi következtetések forrása a Bizottság által kezdeményezett kiegészítő vizsgálat, melynek célja a 2004. július 20-án engedélyezett megmentési célú támogatás kapcsán Olaszország által felvállalt kötelezettségek megszegésére vonatkozó bejelentések felülvizsgálata volt. Az említett kötelezettségek az újabb befektetések és a versenyellenes árképzés kizárására valamint az új útvonalak jövedelmezőségének biztosítására vonatkoztak; *ezen kívül megvizsgálták a megmentési célú támogatás által biztosított hitel felhasználását is.*

V.2.1. *Következtetések az új befektetések kizárását illetően*

120. A szakértő megvizsgálta a flotta 2003. és 2004. december 31-i összetételét és ellenőrizte annak fejlődését. Megállapította, hogy a 2004. július 1., vagyis a megmentési célú támogatás engedélyezéséről szóló bizottsági határozat után használt flotta csak egy, Embraer 170 típusú repülőgéppel bővült. A szóban forgó repülőgép megvásárlásáról az Alitalia igazgatótanácsa 2002. június 19-én döntött, tehát 2002. december 31. előtt.

V.2.2. *Következtetések a 2004. nyarától megnyitott új útvonalak jövedelmezőségi vizsgálatát illetően*

121. Mindent összevetve a szakértő az elvégzett vizsgálat alapján és figyelembe véve néhány a következőkben ismertetett kivételt, arra a következtetésre jutott, hogy a helyzet összességét tekintve nem feltételezhető, hogy az Alitalia megszegte volna az új útvonalak nyereségességére vonatkozó kötelezettségvállalását.

122. Abból kiindulva, hogy a jövedelmezőség megállapítására alkalmazott szempont a bruttó üzleti eredmény volt, a szakértő ellenőrizte, hogy a figyelembe vett tényekkel kapcsolatban van-e megjegyezni való. A bruttó üzleti eredmény (vagy „flight contribution") a meghatározás szerint egyenlő az útvonal által a kereskedelmi költségek (jutalékok…), forgalmi költségek (CRS és a kereskedelmi hálózat költségeinek és a reklámköltségeknek az útvonal bevételére levetített része) és a működési változó költségek (üzemanyag, repülőtéri illeték, fedélzeti kiszolgálás,

([41]) MRO Market Forecast initiative – Component Maintenance Forecast 2003-2013, 2003.12.16.

([42]) Például Bologna Palermoval, Cataniaval és Cagliarival, Malpensa Fiumicinoval, Genf Londonnal, Düsseldorf Brüsszellel, Frankfurttal és Athénnal.

([43]) Például Nápolyban.

a legénység juttatásai, stb.) levonása után elért bevétellel (utasok vagy egyéb). Az üzleti eredmény két szempontból került értékelésre: egyrészt a járat utasai által biztosított közvetlen nyereség szempontjából, másrészt a hozzá társuló *feeder value* által, vagyis a járat azon utasai által biztosított üzleti eredmény szempontjából, akik a cég csatlakozó járataival utaznak tovább.

123. A szakértő emlékeztet arra, hogy a folyamatosan meglévő, 2002. december 31. előtt elhatározott befektetésekből származó szállítási kapacitás (repülőgépek száma) mellett a csökkenő hozadék elve érvényesül. Így a flotta ésszerűbb felhasználása (ezzel kapcsolatban, különösen 2004 telétől kezdődően, a szakértő felhívja a figyelmet a az eljárás megindításáról szóló határozat 47. pontjában már ismertetett adatokra) során felszabaduló eszközök szükségszerűen olyan útvonalakon kerülnek felhasználásra, amelyeknek jövedelmezősége a már meglévő útvonalakénál alacsonyabb.

124. A szakértő megvizsgálta a 2004. nyarán megnyitott útvonalak 2004. szeptemberi jövedelmezőségét, az azokra vonatkozó 2004. decemberi előrejelzést és a 2005. évi költségvetésben tervezett bevételt. A 2004. telén megnyitott útvonalak esetében a legfrissebb 2005. évi előrejelzéseket vette figyelembe. Arra a következtetésre jutott, hogy a 25 megvizsgált esetből az összes, 2004. szeptember végén jelentkező (12 db. 2004. nyarán megnyitott útvonal), vagy a 2005. évi költségvetésben a 25 útvonalra előre jelzett, közvetlen jövedelmezőség már pozitív, vagy kivételes esetben nulla (2 esetben 2004. szeptember végén, 1 esetben 2004. december végén és 1 esetben a 2005. évi előrejelzések szerint); csak 3, 2004. nyarán megnyitott útvonal közvetlen üzleti eredménye volt negatív 2004. december végén. Az utóbbiak részletes leírása a következő bekezdésekben található.

125. A három, 2004. decemberének végén negatív közvetlen gazdasági eredményű útvonalnak Skandinávia volt a célállomása, illetve Malpensa – Koppenhága ([...] millió € 2004. decemberének végén szemben [...] millió €-val 2004. szeptemberének végén), Malpensa – Stockholm ([...] millió € 2004. decemberének végén szemben [...] millió €-val 2004. szeptemberének végén), Fiumicino – Stockholm ([...] millió € 2004. decemberének végén szemben [...] millió €-val 2004. szeptemberének végén). Mindhárom útvonal pozitív üzleti eredménnyel szerepel a 2005. évre vonatkozó előrejelzésekben (évi [...], [...] illetve [...] millió €). A szakértő ismertette az Alitalia vezetőségének megjegyzéseit a kérdéssel kapcsolatban: állításuk szerint a szóban forgó útvonalakon erős a diszkont légitársaságok által is képviselt konkurencia és a nagy távolságból adódóan a változó költségek magasak. Végül, ahogy általánosságban megjegyzik, ezeket az útvonalakat különösen sújtotta az Alitala 2004. őszén tapasztalt TKKB-ban (kínált tonna/kilométerenkénti bevétel) mért bevételcsökkenése, amelynek mértéke 2004. októberében 14,2 % volt az előző hónapokhoz képest. A társaság nehéz pénzügyi helyzete, amely bizonyos mértékben az utazóközönség bizalomvesztését okozta, különösen érzékelhető volt az új északeurópai útvonalak esetében ahol nagyobb erőfeszítésekre volt szükség a közönség meghódításához. Mindennek ellenére a szakértő megjegyzi, hogy az Alitalia által közölt adatok alapján a három útvonalon a *feder value* pozitív volt; ez a *feder value* a fenti járatok átszálló utasai révén az Alitalia egyéb járatain a társaság által kidolgozott csomóponti stratégiának megfelelően bevételemelkedést képez. A fent említett *feeder value* a 2004-es üzleti évben [...]; [...] illetve [...] millió €-nak felelt meg ([44]); tehát az Alitalia skandináv útvonalhálózatának működtetése összességében nyereséges marad.

126. A Fiumicino-Zürich útvonal volt az, amelynek közvetlen üzleti eredményére vonatkozó előrejelzés 2004. december végén nulla volt (szemben a [...] millió €-val 2004. szeptember végén és a 2005. évi költségvetésben tervezett [...] millió €-val). Ezt az útvonalat a Swiss által gyakorolt erős versenypiaci nyomás jellemzi, mely társaság napi négy járatot működtet szemben az Alitalia egyetlen járatával. Az útvonal ennek ellenére 2004-ben pozitív *feeder value*-t eredményezett (több mint [...] millió €).

127. Hasonlóan, az útvonal melynek 2005-re előre jelzett közvetlen üzleti eredménye nulla (Malpensa – Birmingham), [...] millió € értékű pozitív *feeder value*-t termelne, tehát pozitívan befolyásolná a társaság eredményeit.

V.2.3. *Következtetések a 2004. nyarán megnyitott új útvonalakon alkalmazott árakkal kapcsolatban*

128. A szakértő különböző elemzéseknek és vizsgálatoknak vetette alá a 2004. nyarán megnyitott új útvonalakat. Felvázolta a légifuvarozás díjtételezésének bonyolult helyzetét: ez a bonyolultság a számos akciós ajánlat jelenlétéből ered, amelyeknek időtartama általában egy hónap és amelyekhez különféle, a maximum és/vagy minimum ott tartózkodásra, az időpont-változtatás és a viteldíj visszafizetésének lehetőségére vonatkozó szabályok kötődnek és ezen kívül a helyfoglalás időpontjától is függenek; megállapította, hogy a legkedvezőbb akciós árak minden járaton meghatározott számú ülőhelyre érvényesek. Végső soron a szakértő arra a következtetésre jutott, hogy azon elenyésző számú kivételes eset alapján, amelyekben árvezető árképzést állapított meg, a helyzet összességét tekintve nem feltételezhető, hogy az Alitalia megszegte volna azon kötelezettségvállalását, hogy az új útvonalakon nem alkalmaz versenyellenes árakat.

129. A tesztekhez felhasznált adatok két forrásból származtak: egyrészt az Alitalia által benyújtott és a szakértő által ellenőrzött iratokból, másrészt a szakértő által a Galileo helyfoglalási rendszerben (CRS) és az Alitalia honlapján saját kezdeményezéséből végzett próba-helyfoglalásokból.

([44]) A [...] millió €-nak megfelelő összeg kiszámítása az Alitalia által felhasznált Winter 2004 időszak esetleges jobb teljesítményének figyelembevétele nélkül történt.

V.2.3.1. *Az Alitalia által szolgáltatott adatokon végzett tesztek*

130. A tesztek elvégzése minden 2004. nyarán megindított útvonal esetében lehetséges volt, mind a járat megindításának pillanatában, mind 2005. márciusában; a teszteket mind az Olaszországból, mind az érdekelt külföldi városokból induló oda-vissza utak viteldíjának esetében elvégezték. Az Alitalia és versenyfelei által közölt árakhoz hozzáadásra került a kerozin áremelkedésének valamint a biztosítási díjak fedezetére szolgáló *surcharge cost* (SC), amely társaságonként erősen változó lehet, annak érdekében, hogy a fogyasztó által fizetett végső árat minél nyilvánvalóbb legyen. Az árakat a következőképpen lehet összegezni:

Alitalia adatok (euro)	AZ	Konkurens	Különbség (euro)	SC	Különbség(euro)
Viteldíj a summer 2004 útvonal megnyitásakor					
Zürich – Fiumicino	77	112	– 35	10	– 25
Viteldíj a winter 2004 – 2005 útvonalak megnyitásakor					
Temesvár – Malpensa	250	390	– 140	12	– 128
Sanghaj – Malpensa	513	533	– 20	19	– 1
Szaloniki – Fiumicino	130	170	– 40	19	– 21
A winter 2004 – 2005 útvonalak viteldíjja 2005. március					
Malpensa – Zágráb	169	199	– 30	22	– 8
Temesvár – Malpensa	129	149	– 20	12	– 8
Sanghaj – Malpensa	461	533	– 72	19	– 53
Megjegyzés: SC: surcharge cost					

131. A 2004. nyarán megindított 12 útvonal közül (vagyis 24 teszt) csak egy esetben (Zürich-Fiumicino) állapítható meg, hogy az útvonal megnyitásakor az Alitalia viteldíja, beleértve a SC-t is, 25 €-val alacsonyabb a versenyfél, a Swiss által alkalmazottnál. Ezt az alacsonyabb árat az Alitalia azzal magyarázta, hogy a járatok sűrűsége sokkal alacsonyabb, napi egy, szemben a versenyfél négy járatával.

132. 2005 márciusában ugyanazon 12, 2004 nyarán megnyitott útirány (24 teszt) közül már egy esetben sem állapítható meg, hogy az Alitalia viteldíja, beleértve a SC-t is, alacsonyabb lenne a legolcsóbb versenytárs viteldíjánál. A Zürich-Fiumicino útvonal esetében az Alitalia ügyfelei által jelenleg fizetett fogyasztói ár magasabb a Swiss által alkalmazott áraknál.

133. A 2004. telén megindított 11 útvonal közül (22 teszt) három olyan esetben, ahol Olaszország az úti cél (Temesvár és Sanghaj-Malpensa, Szaloniki – Fiumicino) állapítható meg, hogy az útvonal megnyitásakor az Alitalia viteldíja, beleértve a SC-t is, alacsonyabb a versenytárs által alkalmazottnál.

a) a Temesvár – Malpensa útvonalon a különbség az Austrian Airlineshez (OS) képest 128 €. Mindazonáltal, az OS viteldíja (390 €) magasnak tűnt az ugyanazon légitársaság, ugyanabból a városból Amszterdam, Göteborg, Genf, Helsinki vagy Luxemburg útirányba induló járatainak árához (249 € szemben az Alitalia 250 €-os malpensai árával) képest is. Ezen kívül a szakértő bemutatta az Alitalia igazgatósága által nyújtott magyarázatot is, miszerint egy, a Galileo-rendszerben nem szereplő román légitársaság, a Carpatair, 70 € áron kínálja a Temesvár – Orio al Serio (Milánó-Bergamo repülőtér) járatot, tehát 140 € áron a retúrjegyet, ami több mint 100 €-val alacsonyabb az AZ viteldíjánál;

b) a Sanghaj – Malpensa útvonalon az árkülönbözet elhanyagolható (1 € a több mint 500 €-os ár mellett);

c) a Szaloniki – Fiumicino útvonalon összehasonlítva az Alitalia viteldíját, beleértve a SC-t is, az Olympic Airlines által ajánlott 85 €-os egyirányú jeggyel, vagyis a 170 €-os retúrjeggyel a különbség 21 €. Ez a megállapítás csak Görögországi indulás esetén érvényes, mivel az Alitalia Olaszországból induló járata a SC miatt 5 €- val drágább.

134. 2005 márciusában ugyanazon, 2004 telén megindított 11 útvonal közül (22 teszt) az előbbiekben említett járatok közül két esetben (Temesvár és Sanghaj-Malpensa) valamint a Malpensa – Zágráb útvonal esetében állapítható meg, hogy az Alitalia viteldíja, beleértve a SC-t is, alacsonyabb a versenytárs által alkalmazottnál. A szakértő szerint az Alitalia igazgatósága a különbséget a járatsűrűség emelkedéséhez kötődő, limitált időtartamú akciós árakkal magyarázná:

a) a Temesvár – Malpensa útvonalon a versenyfelekhez viszonyított különbség 8 €-ra csökkent. A versenyfeleknek (Alitalia, Tarom, Malév) mindazonáltal a Carpatair – mely társaság 140 € áron kínálja a retúrjegyet Orio al Serio –, már említett jelenléte miatt csökkenteniük kellett a SC beszámítása nélküli viteldíjaikat körülbelül 130-150 €-val;

b) a Sanghaj – Malpensa útvonalon a különbség 53 €-ra nőtt, mivel az Alitalia csökkentette árait a Lufthansahoz és a KLM-hez képest; immár ezen az útvonalon nem heti három, hanem heti öt járat közlekedik;

c) a Malpensa – Zágráb útvonalon az Alitalia versenyfelénél, a Croatiannál 8 €-val alacsonyabb SC-t is tartalmazó árat kínál.

135. A 2005. nyarán megnyitott két új járat (Malpensa-Krakkó és Szarajevó), vagyis négy teszt esetében az Alitalia viteldíjai mindig magasabbak vagy egyenlőek a versenyfelei által alkalmazottal.

V.2.3.2. A szakértő kezdeményezéséből végzett tesztek

136. A szakértő a Galileo-rendszeren körülbelül 110 kiegészítő tesztet végzett az említett új útvonalakat és különböző időszakokat illetően; a tesztek általában megerősítették az Alitalia által előzetesen szolgáltatott adatokat. Mindazonáltal a szakértő úgy gondolja, hogy más szempontok alkalmazásával három esetben árelőnyt lehetett volna megállapítani.

137. Ezek közül az első, Szentpétervár – Malpensa útvonal esetében 2004. novemberében és 2005. januárjában az Alitalianak 13 € árelőnye volt a CSA-hoz képest, ha a létező join- venture megegyezések miatt a versenyfelek közül kizárjuk az Air Francet; az Alitalia az előbbiekben ismertetett adatokban összehasonlítandó versenyfélként az Air Francet jelölte meg. A szakértő megállapítja, hogy az említett árkülönbség mára már megszűnt.

138. A második eset a Temesvár – Malpensa útvonallal kapcsolatos, melyet illetően az előzőekben már említett, az útvonal megnyitásakor tapasztalt árkülönbség az Austrian Airlineshez (OS) képest 128 € volt. A szakértő mindazonáltal megállapítja, hogy az Alitalia 2004. október 15. és november 30. között 149 €-os viteldíjat kínált, ami a SC beszámításával 229 € különbségnek felel meg az OS-hoz képest. Felhívja a figyelmet arra, hogy 2004. szeptemberétől rendelkezésre állt egy 140 €-os retúr viteldíj (melyet 2005. februárban megerősítettek), amit a Carpatair a Temesvár – Orio al Serio útvonalon kínált.

139. Az utolsó esetben, a Valencia – Fiumicino útvonalon az Alitalia 2004. novemberében egy 69 €-os akciós árat kínált, melyet a szakértő vizsgálata szempontjából figyelembe vett, míg az Alitalia összehasonlítási alapként egy 101 €-os viteldíjat használt; a fent említett időszakban az Alitalia, beszámítva a SC-t is 22 €-os árelőnyt élvezett; mint a fentiekben már említettük, ez az árkülönbség mára már megszűnt.

140. Végül a Bizottság felkérésére a szakértő 2005. áprilisának elején vizsgálatokat végzet, hogy ellenőrizze, megegyeznek-e az Alitalia által március 17. és 22. között (az előbbi tesztek által figyelembe vett időszak) a Galileo-rendszeren és a honlapon kínált viteldíjak. Csak két esetben (Róma – Boston és Milánó – Washington) állapított meg egy 10 €-os különbséget, a többi esetben az árak megegyeztek. Az Alitalia igazgatósága kijelentette, hogy a társaság üzleti politikája alapján nem léteznek árkülönbségek a különböző kereskedelmi csatornák között. Mivel a megállapított különbségek elenyészőek voltak, a szakértő arra a következtetésre jutott, hogy azoknak oka az volt, hogy a két ellenőrzést nem azonos időpontban végezték.

V.2.4. *Következtetések a megmentési célú támogatás által biztosított hitel felhasználását illetően*

141. A szakértő elemezte az Alitalia segítségével a megmentési célú támogatás által biztosított hitel helyzetét, 2004. évi és 2005. első negyedévi felhasználását és a 2005. végére várható pénzügyi helyzetet.

V.2.4.1. Általános megjegyzések az áthidaló hitellel és a pénzügyi helyzettel kapcsolatban

142. A szakértő emlékeztetett arra, hogy amint a megmentési célú támogatásról szóló határozatban is szerepel, a támogatás kapcsán felhasznált pénztári előrejelzések nagyrészt a 2003. negyedik negyedévi és 2004. első negyedévi adatokon alapultak. A határozat meghozatalának időszakában a társaság nehéz helyzetben volt, mert a 2004 – 2006 évi ipari átalakítási terv megvalósítása a benne foglalt intézkedésekkel szembeni erős szakszervezeti ellenállást miatt megakadt. Ez 2004. februárjában az ügyvezető igazgató lemondásához és helyettesítéséhez, valamint 2004. szeptember – októberben egy új átalakítási terv megvalósításához vezetett.

143. A szakértő arra is emlékeztetett, hogy a Dresdner Bankkal 2004. október 11-én aláírt 400 millió € értékű hitelszerződés a Ministero delle finanze (Pénzügyminisztérium) október 8-án aláírt hitelgarancia-vállalását követte. A szakértő emlékeztetett arra, hogy a társaság felügyelő bizottsága a hitel felvételét a részvényesek közgyűlésének az újratőkésítés elfogadásának céljából való összehívásához kötötte. A közgyűlés, amely egy legfeljebb 1,2 milliárd € értékű tőkeemelést szavazott meg, 2004. december 15-én zajlott le. Ebből következően az Alitalianak nem állt módjában az áthidaló hitelt ezt megelőzően felhasználni. Másrészt a Dresdner Bank 2005. január 14-én kelt levelében emlékeztette az AZ-t, hogy a hitelt 2005. március 31-én belül fel kell vennie.

144. A szakértő azt is megvizsgálta, hogy az eljárás céljából bemutatott pénztári helyzet megegyezik-e a társaság által a Consob ([45]) rendelkezéseinek megfelelően havonta közölt adatokkal. A szakértő megerősítette, hogy a vizsgálatra bemutatott pénzügyi helyzet megfelel az Alitalia bankszámláin az értéknapon valóban rendelkezésre álló pénzeszközöknek Ezzel szemben a Consob havi jelentését a könyv szerint bejegyzés alapján, a rövidlejáratú pénzügyi követeléseket is beszámítva készítik, ideértve a felszámolás alatt álló olasz társaságok (mint a Sisam) vagy a pénzkészlet-gazdálkodásba nem tartozó cégek (mint Aviofin) felé való követeléseket, valamint az Alinsurance biztosítási közvetítőnél, a pénzkészlet-gazdálkodásba nem tartozó amerikai utazási irodáknál, valamint a külföldi pénzátutalásokat ellenőrző rendszerrel rendelkező országokban (Líbia, Irán, Nigéria, stb.) működő társaságoknál lévő, fel nem használható forrásokat. A fenti tételek teljes összege 22–25 millió €, ami növeli a Consob rendelkezéseinek megfelelően bemutatott pénzeszközök és rövidlejáratú követelések összegét, anélkül, hogy valóban rendelkezésre állna.

V.2.4.2. Az áthidaló hitel felhasználása 2004-ben

145. 2004. negyedik negyedévében a forgóeszköz és befektetési eszköz-szükséglet változás nélküli *cash-flow* (cash-flow működési bevételek és befektetések), a továbbiakban „cash-flow", a 2004 júliusában előre jelzett –187 millió € helyett –54 millió € volt; ez a 133 millió € értékű javulás a következőknek köszönhető: 80 millió € ([46]) a 2003-as évinél jobb üzletvezetésből és bevételekből, 20 millió € a 1993-1994 évre vonatkozó adó-visszatérítésből, 20 millió € repülőtéri beszállítóknak tervezett, de jogviták miatt nem véghezvitt kifizetésekből és végül 4 millió € a nápolyi repülőtéren az Atitech nevű leányvállalat hangár építéséhez kapott támogatásból ([47]). A kisebb veszteség (53 millió € értékben ([48])) a kisebb befektetési eszköz-szükségletnek is köszönhető; például, a tervezett befektetések elmaradásán kívül az Alitalia 2004 novemberében megvalósított az öt tervezett közül, egy MD 11 típusú repülőgép eladását és visszlízingjét (*sale and lease-back*) 17 millió € értékben. Az esedékes pénzügyi tartozások, vagyis 49 millió €, kifizetése után a negyedév 103 millió €-nak megfelelő pénztári szükségletét az áthidaló hitel terhére 2004. december 15-e után felvett 100 millió €-val fedezték.

V.2.4.3. Az áthidaló hitel felhasználása 2005. első negyedévében

146. 2005 első negyedévében a nyitó pénztárkészlet alapján melynek összege 2004. december 31-én 66 millió € volt, a *cash-flow* a 2004 júliusában előre jelzett –195 millió € helyett –70 millió € volt; ebből a 125 millió €-os javulásból körülbelül 60 millió € származik az működési irányítás folyamatos javulásából a támogatás kiszámításához használt előrejelzéshez képest; az összeg magába foglalja az egységbevétel (*yield*) várnál kisebb mértékű csökkenésének és a nagyobb kihasználtsági tényező (*load factor*) kedvező hatását is. Ezen kívül 60 millió € értékű javulás a befektetési költségek folyamatos csökkenéséből származik: ebbe beleértendő a tervezett ötből még két MD 11 típusú repülőgép eladása és visszlízingje és három Piper típusú repülőgép eladása 30 millió € értékben, tőkerészesedések eladása 10 millió € értékben és a befektetési program csökkentése 20 millió € értékben. A negyedév teljes pénzügyi szükséglete tehát körülbelül 105 millió €, beleértve a 35 millió € esedékes adóság visszafizetését; mindazonáltal az áthidaló hitelt a fennmaradó 300 millió €-ra kérték, vagyis 55 millió €-t februárban és 245 millió €-t márciusban, így a 2005. március 31-én rendelkezésére álló összeg 262 millió € volt.

V.2.4.4. A 2005. végéig várható pénzügyi helyzet

147. Rövid távon, az Alitalia a szakértő által idézett előrejelzései a pénztárkészlet helyzetének kismértékű rosszabbodásáról beszélnek, melynek készlete 2005. május 31-én 212 millió € lenne; a működési irányítás javulása és a kisebb mértékű befektetések hatására, csakúgy mint egy negyedik MD 11 típusú repülőgép eladásának és visszlízingjének megvalósítása további eredményeket fog hozni. 2005 végén belül az előrejelzés szerint a pénzkészlet, kizárva az esetleges újratőkésítés hatását, megfeleződik és [...] € -ra csökken.

148. A szakértő idézi az Alitalia által a teljes hitel 2005. március 31-i felhasználására felhozott magyarázatokat, vagyis annak 2005. március 31. utáni felhasználásának lehetetlenségét, ahogy a Dresdner Bank megjegyezte. Hangsúlyozza az előrejelzésekhez felhasznált feltételezések egyikét is, nevezeten azt a 2004 októberi feltevést, miszerint a EUR/USD árfolyam 1,27 a brent hordónkénti ára pedig 41 USD lenne. Ez utóbbi a jelenlegi 55,57 USD hordónkénti árral összevetve nem realisztikus. A szakértő által nyújtott, három piaci résztvevőtől (BP

([45]) Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (Tőzsdefelügyeleti Bizottság) a tőzsdei piacok olasz felügyeleti szerve.

([46]) 60 millió € cash-flow a tervezett -140 millió € helyett.

([47]) Forrás: a Bizottság által N 715/99 ügyszámmal 2000. augusztus 2-án tartományi célú segélyként elfogadott 488/92 törvény. A segélyintézkedés, melynek hatája 2006. december 31-én jár le, kizárja a közlekedési ágazatot, de az Atitech, az Alitalia leányvállalata, alapítóirata alapján repülőgép-karbantartással foglalkozik; a társaság 2000 decemberében kérelmezte és 2001-ben kapta meg a támogatást; az építkezést 2003 decemberében fejezték be és ennek alapján 2004 szeptemberében kérelmezték a segély folyósítását.

([48]) +6 millió € cash-flow a tervezett –47 millió € helyett.

Riskmanager, Shell Trading és Macquarie Energy) származó előrejelzések 54 és 58 USD közötti olajárat jósolnak a 2005. év végére. Kiszámították, hogy 55 USD hordónkénti árnál az EUR/USD árfolyamot 1,27-en rögzítve az Alitalia költségvetésére gyakorolt negatív hatás mértéke [...] millió € lenne az év végéig ([49]), vagyis körülbelül [...] millió € az április-június negyedévben. Ez azt bizonyítja, hogy az Alitalia jelenlegi pénzügyi előrejelzése erősen függ ettől a volatilitástól. Ez még fontosabbnak bizonyul, ha figyelembe vesszük, hogy az Alitalia 2004 őszén, amikor az előrejelzések kidolgozásra kerültek, pénzügyi helyzetéből kifolyóan nem tudta biztosítani az árfolyam és üzemanyagár – kockázat lefedését, ennek következtében a helyzet bármilyen nemű súlyosbodása közvetlen kihatással lesz a társaság számláira; a jelenlegi intézkedés 55 USD– árig biztosítana fedezetet, így a veszteség konkretizálódna.

VI. A BIZOTTSÁG ÉSZREVÉTELEI A MEGMENTÉSI CÉLÚ TÁMOGATÁS ÁLLÍTÓLAGOS JOGELLENES FELHASZNÁLÁSÁT ILLETŐEN

149. A Bizottság emlékeztet arra, hogy az eljárás megindításáról szóló 2005 januári határozatának megfelelően, jelen határozat célja annak mérlegelése, hogy az Olaszország által bejelentett újratőkésítési műveletek állami támogatásnak minősülnek-e.

Mindazonáltal, bár az eljárás megindítása nem kapcsolódik e kérdéshez, a Bizottság figyelembe véve az érdekeltek észrevételeit, lehetőséget kívánt adni nekik a megmentési célú támogatás kapcsán Olaszország által felvállalt kötelezettségek tiszteletben tartására és a támogatás felhasználására vonatkozó megjegyzéseik kifejezésére. Ezen tények alapján és a minél teljesebb átláthatóság érdekében a Bizottság ebben a szakaszban ismerteti a kérdésről készített előzetes elemzését. Amíg az áthidaló hitel nem kerül visszafizetésre vagy amíg az arra nyújtott állami hitelgarancia nem szűnik meg, az Alitaliara ugyanazon a feltételek és kötelezettségek vonatkoznak; a jelen ügy tehát nem befolyásolja a Bizottság a kérdésben hozott végső értékelését, és nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerint a Bírósághoz forduljon vagy eljárást indítson a megmentési célú támogatás jogellenes felhasználásának ügyében ha a későbbiekben arra a megállapításra jutna, hogy a kérdéssel kapcsolatban jogos kétségek merültek fel.

A Bizottság emlékeztet arra, hogy a megmentési célú támogatások engedélyezésének az az egyik feltétele, hogy az intézkedés ne járjon súlyos következményekkel a többi tagállam számára. Ezt illetően, ahogy a megmentési célú támogatásról szóló határozatában megállapította, az olasz hatóságok kötelezettségeket vállaltak a légitársaság kapacitásnövekedésére és az új útvonalakon a versenyellenes árak elkerülésére vonatkozóan. E két szempont a 150–172. pontokban részletesen ismertetésre kerül.

VI.1. Észrevételek az új befektetések kizárását és a kapacitást illetően

150. A Bizottság tudomásul veszi az általa felkért szakértő következtetéseit, aki megerősíti, hogy 2005 áprilisi jelentésének időpontjában az Alitalia nem növelte flottáját olyan repülőgépekkel, melyeknek vásárlása ne lett volna eldöntve már 2002. december 31. előtt. Az érdekelt felek észrevételére reagálva emlékeztet arra, hogy az Alitalia igazgatótanácsának 2004. február 16-i határozata, ahogy a az eljárás elindításáról szóló határozatban is szerepel ([50]), csak a 2002. december 31. előtt eldöntött repülőgép-vásárlások finanszírozási módjára vonatkozott. A Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó flotta az Alitalia-csoport egészének, beleértve az Alitalia Expresst is, tulajdona.

151. A Bizottság ezért jelenleg úgy ítéli meg, hogy nem állnak rendelkezésére olyan részletek, melyeknek alapján arra következtethetne, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő kötelezettséget megszegték volna.

152. A megmentési célú támogatást kapacitási feltételekhez kötő határozat tartalmán túlmenően, – amelyet, mint az most bebizonyosodott, szabályosan betartottak –, a Bizottság tudomásul veszi az Olaszország által nyújtott, a kapacitással kapcsolatos általános információkat tartalmazó kiegészítő tájékoztatást; ami a flottát illeti, és megállapítja, hogy nem terveznek újabb befektetéseket, sőt, a repülőgépek száma 2005-ben néggyel csökken. Ezért a TKK-ban rendelkezésre álló kínálat növekedése, mely 2004 nyara és 2005 nyara között a járatok és a férőhelyek számának a versenyfelek által észlelt emelkedéséhez vezetett, kizárólag a meglévő légiflotta nagyobb napi használatából származó termelékenységnövekedésnek köszönhető. Az olasz hatóságok által részletesen megmagyarázott körülbelül 15 %-os kínálatnövekedés nagyságrendileg megfelel a versenyfelek által észlelt növekedéssel. A fent említett kapacitás valós kihasználásának lehetősége a repülőgépek felhasználásában elért jelentős előrelépéseknek köszönhetően szintén nőtt.

([49]) Az éves üzemanyag költség 469 millió €-ról 711 millió €-ra való növekedésével

([50]) Az eljárás elindításáról szóló határozat 48. pontja.

153. A Bizottság mindazonáltal megállapítja, hogy a megmentési célú támogatásról szóló határozat tudomásul vette az új útvonalak megnyitását ([51]) és jóváhagyta azt, mivel nem járt a szállítási kapacitás növekedésével és mert nagyrészt olyan útvonalakat érintett, melyeken vagy nem működött más társaság, vagy monopolhelyzetű társaság működtette azokat. Lehetővé kellett tenni a társaság számára a flotta jobb kihasználása nyomán felszabaduló eszközök és a rendelkezésére álló meghatározott számú ülőhelyek felhasználását; ez magyarázza, mint az előbbiekben, a kilométerenként kínált tonnák vagy ülőhelyek (KKT/KKÜ) számának növekedését.

154. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a jelenleg rendelkezésére álló részletek alapján a járatsűrűség és az megnyitott útvonalak észlelt fejlődése nem ellentétes a 2004 júliusában megítélt megmentési célú támogatással.

VI.2. **Megjegyzések a 2004. nyarától megnyitott új útvonalak jövedelmezőségi vizsgálatát illetően**

155. Az általa kinevezett szakértő szolgáltatta adatok alapján a Bizottság megbizonyosodott arról, hogy az összes 2004 nyarától megnyitott útvonal pozitív gazdasági eredményt biztosított, az esetek többségében az egyes járatok saját bevételével, míg az esetek összességében a *feeder value*, vagyis a kiegészítő bruttó üzleti eredmény, amit ezek az útvonalak a társaság egyéb járatain termelnek, figyelembevételével. A Bizottság helyénvalónak tartja a *feeder value* figyelembevételét, különösen egy olyan légitársaság esetében, mely csomóponti stratégiát alkalmaz, hiszen az említett útvonalak megnyitása nélkül elesett volna a fenti kiegészítő bevételtől is. Ezért úgy tűnik, hogy az összes útvonal, ideértve a skandináviai hálózatot is, hozzájárulása pozitív, ami összhangban van a megmentési célú támogatásról szóló határozattal.

156. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a bemutatott adatok meghazudtolni látszanak az érdekeltek azon állítását, miszerint a Szentpétervár- Milánó járat veszteségesen működne: a 2004-2005 telén megnyitott útvonal 2005-re előre jelzett bruttó közvetlen üzleti eredménye [...] millió € lenne a *feeder value* figyelembevétele nélkül, tehát bevételek [...] %-a származna ebből az útvonalból, mely részesedés alapján ez lenne az egyik legjövedelmezőbb új útvonal.

VI.3. **Megjegyzések a 2004. nyarán megnyitott új útvonalakon alkalmazott árakkal kapcsolatban**

157. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a versenyellenes ár legfőbb jellemzője az, hogy az egységenkénti változó bevétel nem fedezi az egységenkénti változó költséget, tehát veszteséget termel. Ez a kérdést, mely a 155. és 156. pontban került tárgyalásra, a társaság könyveinek mélyreható elemzését teszi szükségessé, amire az érdekelt harmadik felek nem lennének képesek. Éppen ezért, ahogy az eljárás megindításáról szóló határozatban is szerepel, a Bizottság úgy látta, hogy az Alitalia viteldíjainak a versenyfelek viteldíjaival való sokkal egyszerűbb összehasonlítása (árvezető helyzet létezése) kezdetben támpontot nyújthat a versenyellenes árképzéshez vezető helyzetek felismeréséhez.

158. Ezzel kapcsolatban a Bizottság az elvégzett tesztek alapján megállapította, hogy bár néhány esetben rövid ideig és csekély árkülönbség mellet az árvezető helyzet előfordult, a kérdéses útvonalak esetében alkalmazott árak nem tűnnek versenyellenesnek. Mint már pontosításra került, az új útvonalak gazdasági eredménye pozitív és a 2005 évi előrejelzések szerint a figyelembe vett útvonalak jó része a legjövedelmezőbb útvonalak közé tartozik: Szentpétervár-Malpensa, már említett, Malpensa –Zágráb [...] %-os közvetlen bruttó üzleti eredménnyel, Szaloniki-Róma közel [...] %-kal. Valamivel kevésbé kedvező a Róma – Zürich és a Temesvár – Malpensa járatok eredménye egyenként [...] %-os nyereséggel és a Róma – Valencia járat [...] %-os nyereséggel.

159. Ezért ebben a szakaszban a Bizottság úgy látja, hogy a számos elvégzett vizsgálat során megállapított csekély számú és mértékű, rövid ideig fennálló, árvezető magatartás nem utal tudatos üzletpolitikára ebben az értelemben, hanem sokkal inkább a viteldíjak sajátos felépítésének, számának és folyamatos változásának tudható be. Ezen kívül, ahogy a fenti új útvonalak jövedelmezőségét illető elemzés bizonyította, ez a helyzet nem rontja az Alitalia jövedelmezőségét; inkább igaz ennek az ellenkezője, mivel az új útvonalak helyzete pozitív, ami bizonyítja hogy az azokból a társaság által elért egységenkénti változó bevétel magasabb egységenkénti változó költségnél, ami önmagában is kizárja a versenyellenes árak létezését.

160. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a jelenleg rendelkezésére álló tények alapján az új útvonalak jövedelmezőségével és az azokon alkalmazott viteldíjakkal kapcsolatban megállapítottak nem tűnnek összeegyeztethetetlennek a 2004 júliusában megítélt megmentési célú támogatással.

VI.4. **Megjegyzések a megmentési célú támogatás által biztosított hitel felhasználását illetően**

161. Az érdekeltek és Olaszország által továbbított észrevételek és még inkább az általa kinevezett szakértő következtetései, valamint a mai napig rendelkezésére álló adatok alapján a Bizottság megállapítja, hogy az Alitalia jelenlegi pénzügyi helyzete kedvezőbb a megmentési célú támogatás alkalmazásakor előrejelezettnél.

([51]) A megmentési célú támogatásról szóló határozat 37. pontja.

162. Ez a helyzet főleg a működési költségek jobb ellenőrzésének, valamint az alternatív pénzügyi források, mint például a már említett repülőgép eladási és visszlízing (*sale and lease-back*) műveletek, sikeres felkutatásának köszönhetőek. A helyzet tükrözi az új útvonalak – melyek mint az előbbiekben már említésre került, pozitív üzleti eredményt termelnek – hatását a társaság eredményeire. A Bizottság az érdekelt feleknek válaszolva megjegyzi, hogy a kerozin vásárlás és a munkabérek kifizetése a légitársaságok rendes költségei közé tartoznak, melyek befolyásolják a támogatás meghatározásához felhasznált *cash-flow*-t vagy működési pénzáramot.

163. Alapvetően a Bizottság csak pozitívan tudja értékelni, hogy egy pénzügyi helyzetének helyreállítására kényszerült vállalat tevékenységeinek és új befektetőkkel szembeni hihetőségének javára megpróbálja csökkenteni pénzügyi szükségleteit és alternatív pénzügyi forrásokat keres. A Bizottság megállapítja, hogy a befektetések csökkentésének és az alternatív pénzügyi források felkutatásának kettős hatása hosszú távon lehetővé teszi a megmentési célú támogatás a flotta finanszírozására, tehát a támogatást engedélyező határozatnak nem megfelelő célra való felhasználását illető kritikák elhallgattatását.

164. Ezzel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a megmentési célú támogatás késői, 2004. december 15-től való felhasználását a felügyelőbizottság következetesen az újratőkésítési eljárás megindításának vetette alá, hogy elkerülje a cég kilátások nélküli eladósodását; ugyanígy, a támogatás fokozatos felhasználását inkább a jó vállaltirányítás jelenként kell értelmezni. A források elhalasztott felhasználása jelzi az új útvonalak fejlődését is, mivel azok, mint már kiemelésre került, a meglévő kapacitás felhasználásával és pozitív üzleti eredménnyel valósultak meg, így nem jártak negatív hatással a társaság pénzügyi helyzetére az előrejelzésekhez képest; sőt bizonyítja, hogy hozzájárultak annak megszilárdításához. Ugyanígy, a szerkezetátalakítási műveleteket, főként az alkalmazottak létszámának csökkentését illetően a tervek szerint azok jövőbeli költségeinek fedezete 2005. június 30-ig megoldott és e költségek csak fokozatosan, a dolgozók tényleges elbocsátásával és a nekik járó összegek kifizetésével fognak a pénzügyi helyzetre hatást gyakorolni.

165. Ennek következtében az Alitalia csoport pénztárkészlete 2005. március 31-én 262 millió € volt, vagyis körülbelül 200 millió €-val több a 2004. szeptember 30-án megállapítottnál (körülbelül 60 millió €) ([52]). A Bizottság megállapítja, mint a szakértő jelezte (lásd a 147. pontot), hogy május 31-re, a közösségi irányelveknek megfelelően bemutatott átalakítási tervet illető eljárás lezárásának legkedvezőbb időpontjára, ennek az összegnek körülbelül 50 millió €-val kellene csökkennie. A Bizottság emlékeztet arra, hogy ez a 262 millió €-os pénztárkészlet az éves forgalom legfeljebb 6 %-nak felel meg, ezért még mindig sokkal alacsonyabb a társaság által a múltban tapasztaltnál, mely 2003 végén 500 millió €-nak felelt meg, valamint a fontosabb európai légitársaságok 17 %-os átlagánál ugyanabban az időszakban, mely arány az Alitalia esetében 700 millió €-nak felelne meg. Az Alitalia pénztári helyzete ezért kritikus marad mind önmagában, mind főbb versenyfeleihez képest. A Bizottság szintén megállapítja, hogy *ceteris paribus,* vagyis csak az Alitalia által az utóbbi hónapokban tett pénzügyi erőfeszítéseket figyelembe véve, de a megmentési célú támogatás nélkül, a cég pénztárkészlete március 31-én körülbelül -140 millió € (262 – 400 millió €) hiányt mutata, mely hiány május végére –190 millió €-ra emelkedne. A Bizottság ezért kénytelen megállapítani, hogy a segély nélkül a társaság minden bizonnyal pénztári hiánnyal, vagyis fizetésképtelen helyzetben találta volna magát már 2004 december végétől ([53]). A Bizottság szerint a társaság az áthidaló kölcsön felhasználásával szemben tanúsított magatartása nem utal a megmentési célú támogatás jogellenes felhasználására.

166. A Bizottság megjegyzi, hogy a támogatás szükségességét a döntés meghozatalának pillanatában az akkor rendelkezésre álló adatok alapján kellett értékelni, amit 2004 júliusában meg is tett. A Bizottság megállapítja, hogy az Alitalia üzletvezetéséről akkor rendelkezésre álló adatok súlyos aggodalomra adtak okot a pénztári helyzet 2004. nyara utáni kimenetelére. Példaként a Bizottság idézi egy hitelgarancia szerződés lejárat előtti felmondását 2004 elején a Royal Bank of Scotland által, melynek értékét a szakértő 34 millió €-ban tünteti fel; idézi a harmadik felektől származó, Olaszország által bemutatott iratokat, melyek bizonyítják, hogy legfontosabb beszállítói a lízing és az üzemanyag területén és a hitelkártya kezelő cégek az Alitaliaval folytatott kereskedelmi kapcsolatok fenntartásához nagyobb kiegészítő pénzügyi tartalékok képzésére, vagy kauciós letétek elhelyezésére kényszerítették a társaságot. Ez világosan bizonyítja az Alitalia negatív piaci megértékelését az említett időszakban és a vezetőség ebből levont következtetéseit. Egyébként a megmentési célú támogatásról szóló határozatban a Bizottság elfogadta, hogy a támogatás kiszámításánál vegyenek figyelembe 40 millió €-t a kockázatokra ([54]).

167. A Bizottság ezen kívül megállapítja, hogy a kockázatok nem szűntek meg. Például, a Bizottság által 2005. április 4-én közzétett 2005 tavaszi gazdasági előrejelzések ([55])

([52]) A Consobnak 2004. október 29-én bemutatott helyzet, vagyis 83 millió € mely összegből levonásra került a szakértő által meghatározott 22-25 millió € értékű nem rendelkezésre álló összeg.

([53]) A Consobnak 2005. január 31-én bemutatott, 2004. december 31-re vonatkozó helyzetjelentés 91 millió € értékű „aktíviák és rövidlejáratú követelések"-ről beszél, vagyis – a szakértő által meghatározott (lásd a 144. pontot), nem rendelkezésre álló kb. 25 millió € levonása után- körülbelül 66 millió € –ról az áthidaló hitel első 100 millió €-os részletének felhasználása ellenére, mely nélkül pénztári hiány lépett volna fel.

([54]) A megmentési célú támogatásról szóló határozat 16. pontja., 2004.7.20.

([55]) http://europa.eu.int/comm/economy_finance/publications/european_economy/2005/ee205en.pdf

2005-re 50,9 USD hordónkénti olajárat és 1,31 EUR/USD árfolyamot jósoltak; ennek alapján a 2005. évre újraszámított éves üzemanyagköltség körülbelül 625 millió € lenne, ami 156 millió € évi, 40 millió € negyedévi pluszköltségnek felel meg.

168. Ebből következően, a jövőt illetően jelenleg rendelkezésre álló információkat is figyelembe véve, megállapítva, hogy a hitel hiányában 2004. december 31-től pénztári hiány lépet volna fel és figyelembe véve az olajárhoz kötődő kockázatot, a Bizottság a mai napig elfogadhatónak tartaná az időszak bizonytalanságából adódóan engedélyezett összeget. Így megerősítésre kerül, hogy a Bizottság jogosan ítélhetett úgy, abban az időszakban és anélkül, hogy ítéletét későbbi események befolyásolták volna, hogy az engedélyezett 400 millió € értékű támogatás megfelelő volt.

169. A Bizottság úgy tartja jelen elemzés alapján, hogy egyrészt a megmentési célú támogatásról szóló határozat teljesen indokolt volt, másrészt, hogy a helyzet jelenlegi állása alapján a megmentési célú támogatást semmiféle jogtalan használata nem történt. Ellenkezőleg, megerősítésre kerül a támogatás szükségessége a társaság működésének fenntartásához a határozat tárgyát képző korlátozott időszakban, valamint, hogy a fenti támogatás lehetővé tette a társadalmi partnerek által támogatott, a cég számára hosszú távú jövedelmezőséget biztosító, szerkezetátalakítási, gazdasági és pénzügyi terv kidolgozását.

170. A Bizottság mindazonáltal emlékezteti Olaszországot, hogy az általa felvállalt kötelezettségek a szerkezetátalakítási terv megvalósításának teljes időtartama alatt érvényben maradnak; Olaszországnak ezért továbbra is figyelmesen ellenőriznie kell a fenti támogatás engedélyezési feltételeinek betartását és legfőképp biztosítania kell, hogy az Alitalia ne alkalmazzon versenyellenes árakat a 2004 „nyári” évadban megnyitott új útvonalak egyikén sem. Olaszország továbbra is köteles a Bizottságnak a megmentési célú támogatásról szóló döntés által előírt időszakos jelentéseket benyújtani, hogy az ellenőrizhesse a felvállalt kötelezettségek betartását. Ami a megmentési célú támogatás által biztosított hitel visszafizetését illeti, a Bizottság tudomásul veszi Olaszország fent említett ígéretét, miszerint az AZ Fly újratőkésítését követő nyolc munkanapon belül, de legfeljebb 2005. december 31-ig az visszafizetésre kerül. A Bizottság úgy tartja, hogy a teljesítés napja megegyezik a megfelelő források a társaságnak való átadásával. A kölcsön visszafizetése a kedvezményezett társaságot, Alitaliat terheli, ebben az esetben a légifuvarozási tevékenységet átvevő AZ Flyt, mely az előbbi jogutódja lesz és mint már említésre került, továbbviszi a jelenlegi adósságállomány szinte egészét. A Bizottság az állami támogatások ellenőrzésére vonatkozó feladatának megfelelően természetesen folytatni fogja a megmentési célú támogatás jogszerű felhasználásának felügyeletét.

171. A Bizottság úgy tartja, hogy az olasz hatóságok által felvállalt, az Alitalia állami tőkerészesedése kisebbségbe kerülését illető kötelezettség valójában csak az AZ Fly-re vonatkozik. Ez a társaság az Alitalia jogutódja lesz és átveszi adósságállományának szinte egészét, különös tekintettel a kötvény tartozásra, a repülőgépekre terhelt jelzálogkölcsönre és a megmentési támogatás által biztosított hitelre; ezért az utóbbi kapcsán vállalt kötelezettség, miszerint az állami tőkerészedés legfeljebb egy éven belüli kisebbségbe fog kerülni, a támogatás kedvezményezettjét terheli. A Bizottság megállapítja, hogy a bejelentett intézkedések elősegítik a fenti kötelezettség betartását.

172. A Bizottság végül megállapítja, hogy az AZ Fly légitársaság jövőbeli újratőkésítésének fenti körülménye, valamint a pénzügyi kilátások alapos elemzése, melyet a lehetséges befektetők minden bizonnyal el fognak végezni, biztosítani fogja, hogy a társaság a bemutatott szerkezetátalakítási tervet szigorúan betartsa; a Bizottság ezzel kapcsolatban emlékeztet arra, hogy a terv alapján 2005-2006 a fejlesztés szakasza lesz, melynek a működés folytonosságának biztosítása és az egyensúly gyors, már 2006-tól kezdődő helyreállítására, nem a fenti célkitűzések hátrányára, például agresszív árpolitikán keresztül megvalósított terjeszkedésre kell épülnie.

VII. AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE SZERINTI ÁLLAMI TÁMOGATÁS KÉRDÉSÉNEK ÉRTÉKELÉSE

173. A Bizottság emlékeztet arra, hogy jelen határozat tárgya az Olaszország által bejelentett két újratőkésítési művelet, mely ügyben 2005. január 19-én hivatalos vizsgálatot indított, vagyis egyrészt az AZ Fly újratőkésítésében való legfeljebb 1,2 milliárd € értékű állami részvétel, másrészt az AZ Servizi a Fintecna állami holding által biztosított 216 millió € értékű tőkeemelése.

174. A Bizottság másrészt megállapítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat 18. és 19. pontjában „rendkívüli munkanélküli segély”-ként és „áthelyezési támogatás”-ként említett támogatások az olasz jogban már meglévő intézkedések légifuvarozási ágazatra való kiterjesztésének felelnek meg, ezért azokat ennek megfelelően és az összes érdekelt ágazatban kell értékelni. A kérdésre nem vonatkozott sem a bejelentés, sem maga

az eljárás megindításáról szóló határozat, különös tekintettel annak 51-66. és 72. pontjaira. Ezért jelen határozat nem befolyásolja a Bizottság álláspontját az efféle intézkedések állami támogatásra vonatkozó szabályok keretében való általános értékelését illetően. A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy a fenti intézkedések az állam, mint hatóság, kötelezettségeihez és a nemzeti szociális háló működéséhez kapcsolódnak. Mivel a fenti támogatások természete különbözik a jelen határozatban vizsgált tőkejuttatásokétól, azokat a tőkejuttatások értékelésébe nem kell belefoglalni.

175. (22) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése és az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerint a szerződéssel és a megállapodással összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

VII.1. **Állami források**

176. A Bizottság idézi az Alitalianak juttatott állami források az eljárás megindításáról szóló határozat 63. pontjában leírt elemzését. Az érdekelt felek és az olasz hatóságok az említett elemzéssel kapcsolatban nem tettek észrevételeket. Különösképpen, a Bizottság megállapítja, hogy az IRI és az állam közti kapcsolatok történetét és azoknak Fintecnara való hatását illető részletek közlése Olaszország részéről felvilágosító jellegű volt és nem a Fintecna által juttatott források állami természetét vagy a műveletekben való állami szerepvállalást kívánta vitatni.

VII.2. **A tagállamok közötti kereskedelemre és a piaci versenyre gyakorolt hatás**

177. Az érdekelt felek és Olaszország nem vitatták az eljárás megindításáról szóló határozat 64. pontjában szereplő, a tagállamok közötti kereskedelemre és a piaci versenyre gyakorolt hatást illető bizottsági értékelést, melyet a Bizottság megerősít. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a légi közlekedés liberalizációjának harmadik szakaszának („harmadik csomag") 1993. január 1-i ([56]) életbelépése óta Európában a légifuvarozási szolgáltatások terén a verseny nagyon élénk.

178. Olaszország a határozat gyors meghozatalára vonatkozó kérését illetően a Bizottság kijelenti, hogy bár tisztában van az ügy Alitalia számára való fontosságával, de a légi közlekedés piacát jellemző élénk verseny a helyzet különösen figyelmes értékelésére kényszeríti. A Bizottság nem látja úgy, hogy Olaszország bebizonyította volna, hogy a társaság irányításának folyamatossága veszélybe kerülne, ha nem hozná meg határozatát 2005. májusának vége előtt. Végül a Bizottság megállapítja, hogy a társaság igazgatótanácsa által 2005. április 14-én elfogadott módosított 2005-2008 évi tervet csak április 22-én kapta kézhez, ami nem könnyítette meg az ügy gyorsabb vizsgálatát.

VII.3. **Jellegzetességek**

179. A Szerződés 87. cikke (1) bekezdése alapján „állami támogatásnak" bizonyul az a támogatás, mely előnyben részesít *„bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését"*. A szóban forgó ügyben a Bizottság megállapítja, hogy mind az AZ Fly újratőkésítésében való állami részesedést, mind a Fintecna állami holding AZ Serviziben való tőkerészesedését tekintve a támogatás kizárólag kedvezményezettje ezt a két társaság.

VII.4. **A kedvezményezett társaság előnyének kérdése**

180. Mint ahogy az eljárás elindításáról szóló határozatban is szerepel, az értékelés a két, előzőekben leírt, két különböző és különböző piacokon működő társaságot érintő művelet egyenkénti vizsgálatából áll.

181. A Bizottság ezzel kapcsolatban megállapítja, hogy az Alitalia légifuvarozási tevékenységének (AZ Fly) és a földi kiszolgáló tevékenységeinek (AZ Servizi) szétválasztása nem egyedi sajátosság ([57]). Ebben az esetben az Alitalia tanácsadó bankja, a Mediobanca megállapította, hogy az AZ Fly számára ez a leválasztási művelet lehetővé tenné, hogy a cég az új részvényekre alkalmazott árengedmény és a jövőbeli lehetséges nyereség miatt a légiközlekedési ágazat iránt érdeklődő befektetőkre összpontosítson; ezen kívül, mint már a eljárás megindításáról szóló határozatban megállapításra került, a karbantartási, földi kiszolgálási és egyéb szerződéseken keresztül egyes eddig állandó kiadások változó kiadásokká válhatnak, ami kedvezőtlen gazdasági helyzet esetén különösen fontos lehet. Ezen kívül a Mediobanca szerint a szétválásnak az AZ Servizi számára újabb tevékenységi és fejlődési lehetőségeket kell biztosítania, melyek egy légitársaság teljes tulajdonában lévő cég által nehezen elérhetőek. Azon pénzügyi vagy ipari szereplők érdekeit is szolgálnia kell, akik folytatni kívánják tevékenységük fejlesztését, de nem kívánnak szakterületükön kívül kockáztatni.

([56]) A légfuvarozók engedélyezéséről szóló 2407/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 240., 1992.8.24., 1. o.), 2408/92/EK rendelet (lásd 6. lábjegyzet) és a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól szóló 2409/92 tanácsi rendelet (HL L 240., 1992.8.24., 15. o.)

([57]) Például, az utóbbi években BMI British Midland átadta földi kiszolgálási tevékenységeit a GO-Aheadnek, hogy megalapítsa az Aviancet, TAP a fent nevezett tevékenységeit a Globalianak adta át a Lufthansa pedig Globeground nevű leányvállalatát átadta a Penauille Polyservicesnek.

182. A Bizottság ugyancsak megállapítja, hogy a tevékenységek említett szétválasztása és annak számviteli és pénzügyi vonzatai átlátható módon kerültek megvalósításra. Például, a befektetőknek bemutatott ipari átalakítási terv valóban bemutatja a terv két arculatát: az AZ Flyt illetően pontosítja, hogy a fenti cég átveszi az Alitalia szinte teljes adósságállományát, beleértve a megmentési célú támogatás tárgyát képző kölcsön 2005-2006 időszakra tervezett visszafizetését; ami az AZ Servizit illeti, a terv bemutatja a tevékenységek szétválasztásának részleteit, az AZ Fly kezdeti hozzájárulásának értékelését – mely nemrégiben az Alitalia honlapján is bemutatásra került – a Fintecna tervezett tőkerészesedését és annak módját, beleértve az elsőbbségi részvények részleges alkalmazását. A Bizottság ezért úgy tartja, hogy a felkért befektetőknek lehetőségük volt arra, hogy a befektetésre kínált tevékenységek, azok előre látható jövedelmezőségének és jövőbeli kapcsolatainak megfelelő ismeretében alkossák meg véleményüket.

183. Végül, a Bizottság emlékeztet arra, ahogy a az eljárás elindításáról szóló határozatában is szerepel, hogy csak a piaci befektető elvének alkalmazása teszi lehetővé annak ellenőrzését, hogy a két újratőkésítési művelet nem jár-e jogtalan előnnyel. Megállapítja, hogy a kérdés elkülönül a megmentési célú a megmentési célú támogatás értékelésének kérdésétől. Ez utóbbi célja ugyanis csak az volt, hogy egy korlátozott összegű (különösen a társaság rövidlejáratú kötelezettségeihez, a hasonló légitársaságok átlagos pénztárkészletéhez vagy a társaság költségvetésének egészéhez mérten) rövid lejáratú likviditási kölcsön nyújtásán keresztül-melyet egyébként a Dresdner Bank egyszerű állami garanciavállalás mellet nyújtott- átsegítse a társaságot egy rövid távú likviditási zavaron, amely az fizetésképtelen helyzetbe hozhatta volna. Ezzel szemben a befektetők (és a bankok, melyek garantálják a piaci műveleteket) véleménye az újratőkésítések során, melyek maradandó forrásokat biztosítanak az érdekelt társaságoknak, a közép- és hosszú távú jövedelmezőség és a társaság tevékenységeiből eredő jövedelmezőség értékelésén alapszik; céljuk a társaság jövőbeli – az eredményeken vagy az értéknövekedésen keresztül elért- jövedelmezősége, mely az ipari átalakítási tervbe, a társaság vezetése által tervezett ipari és kereskedelmi intézkedésekbe vetett bizalmuk függvénye. A Bizottság ugyancsak megállapítja, hogy az olasz hatóságok által arra vállalt kötelezettség, hogy az Alitalia a megmentési célú támogatást közvetlenül az újratőkésítés után visszafizeti, az ennek megfelelő 400 millió € pénztárkészlet a cég eszközeinek terhére való kifizetésével jár.

VII.4.1. *Az AZ Fly újratőkésítésének értékelése*

184. Ami az állam és a magánszektor párhuzamos bevonásával történő újratőkésítési műveletet illeti, mindenekelőtt kétségtelen, hogy a kérdéses tőkejuttatás a Szerződés alapján állami támogatásnak minősül, mivel a források kifejezetten az olasz államkincstárból származnak. Ezen kívül, az olasz Ministero dell'economia e delle finanze (Gazdasági- és Pénzügyminisztérium) úgy döntött, kötelezve magát opciós jogának legalább részleges gyakorlására, hogy részt vesz a műveletben.

VII.4.1.1. Általános megjegyzések

185. A Szerződés jóváhagyja a tagállamokban fennálló tulajdoni rendet tiszteletbetartásának (a Szerződés 295. cikke és az EGT-megállapodás 125. cikke) valamint a magánvállalkozásokkal és a közvállalkozásokkal való egyenlő bánásmód elvét. Ezen elveknek alapján a Bizottság nem támogathatja de nem is ellenezheti az állami intézmények részéről a vállalatoknak nyújtott tőkejuttatást. A Bizottságnak ezért annak elkerülése végett, hogy a tagállamok megsértsék a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseit, meg kell vizsgálnia ezeket a tőkejuttatásokat.

186. Annak megállapítására, hogy állami támogatásról van-e szó, a Bíróság felhatalmazta a Bizottságot az ún. „piaci befektető elve" alapján való értékelés használatára, mint ahogy a legújabb ítélkezési gyakorlat megerősíti ([58]). Ez utóbbi alapján annak megállapításához, hogy a tőkejuttatás állami támogatás-e, azt kell figyelembe venni, hogy a kedvezményezett vállalkozás valójában képes lenne-e a kérdéses összeghez azonos feltételek mellett a magántőkepiacon hozzáférni. A fenti elv alapján nincs szó állami támogatásról, ha a tőkejuttatás feltételei egy általános piaci megfontolások ([59]) alapján cselekvő magánbefektető által is elfogadhatóak lennének.

187. Az állami befektető magatartását egy magánbefektető, mint például egy magánholding vagy egy cégcsoport, feltételezhető magatartásával kell összevetni, mely a hosszabb távú jövedelmezőségi kilátásoktól vezetve ([60]) szerkezeti, globális vagy ágazati politikát folytat. Egy időlegesen nehézségben lévő, da a szerkezetátalakítás után jövedelmezővé váló társaság megmentéséhez szükséges tőkejuttatás nem jelent szükségszerűen támogatást, ha a magánbefektető is ugyanígy viselkedne.

([58]) Lásd az Európai Közösségek Bíróságának C-482/99 sz. Franciaország kontra Bizottság (Stardust) ügyben 2002. május 16-án hozott ítélete, EBHT. 2002., I-4397. o. Lásd még Geelhoed főtanácsnok 2001. szeptember 27-én a C-328/99 és C-399/00 Olasz Köztársaság kontra Bizottság és Sim 2 SpA multimediale kontra Bizottság egyesített ügyekkel kapcsolatban tett indítványát, EBHT. 2003., I-4035. o.

([59]) Az EGK-Szerződés 92. és 93. cikkének az állami hatóságok vállalati tőkérészesedésére való alkalmazásáról szóló, a tagállamoknak címzett közlemény, az Európai Közösségek Hírlevele 9/1984 sz.; az Európai Közösségek Bíróságának 296 és 318/82 sz. Hollandia és Leeuwarder Papierwarenfabriek Bv kontra Bizottság egyesített ügyek, az indoklás 17. pontja, EBHT: 1985., 809. o.; az EGK-Szerződés 92. és 93. cikkének valamint az EGT-megállapodás 61. cikkének a a légi közlekedési ágazatra történő alkalmazását, uo. 25. és 26. pont.

([60]) Az Európai Közösségek Bíróságának C-305/89. sz. Olaszország kontra Bizottság („Alfa Romeo") ügyben 1991. március 21-én hozott ítélete, EBHT. I-1603, 20. pont.

188. Ezért, a Bizottság szerint az állami forrásokból származó tőkejuttatás nem képez állami támogatást, ha a műveletben részvényeik számának legalább megfelelő részben és az állami befektetővel azonos feltételek mellett magánbefektetők is részt vesznek és ha a magánbefektetők által jegyzett tőkerészedés valós gazdasági szerepet játszik. Ezt a tőkejuttatások egyidejűségén alapuló megközelítést követte mindvégig az Európai Közösségek Bírósága és az Elsőfokú Bíróság ([61]).

VII.4.1.2. Jelen esetben való alkalmazás

189. Először is, a az AZ Fly és az AZ Servizi szétválását illetően a Bizottság úgy látja, hogy más esetekkel ellentétben, melyekkel kapcsolatban észrevételeket tett, ebben az esetben nincs arról szó, hogy a szétválás célja az adósságállomány egy állami cégre való átterhelése, míg magát az üzleti tevékenységeket a magánszektorra ruházzák át. Ellenkezőleg, a vállalt jogi és gazdasági helyzetének megfelelően az adósságállomány szinte egésze, vagyis a kötvény tartozás, a repülőgépekre terhelt jelzálogkölcsön csakúgy mint a megmentési támogatás által biztosított hitel, valójában az AZ Flynek átnevezett Alitaliánál marad, amely cég továbbviszi a társaság jelenlegi tevékenységeinek túlnyomó többségét. A Bizottság Olaszországnak az említett hitel előrehozott visszafizetésére vállalt kötelezettségét illetően megjegyzi, hogy az az AZ Fly újratőkésítését (vagyis a megfelelő összeg átvételét) követő nyolc munkanapon belül, de legkésőbb 2005. december 31-ig meg fog történni.

190. Ami az AZ Fly Olaszország által bejelentett újratőkésítését illeti, a Bizottság megállapítja, hogy a magánrészvényesek valójában az általuk jelenleg birtokolt tőkerészesedés arányánál (38 %) nagyobb részben fognak a műveletben részt venni és részvételük feltételei azonosak az állami befektetőével. Az olasz állam tőkerészesedésének 49,9 % alá való csökkentésére tett kötelezettségvállalása rábírta a Deutsche Bankot, hogy – esetleg egy másik pénzintézettel együttműködve – elvállalja a magánbefektetők legfeljebb 650 millió € értékű részvételének garantálását, ami a tervezett újratőkésítés körülbelül 54 %-nak felel meg. Ezért a magánbefektetők részesedése többségben lesz a tőkeemelésben, hogy az állami tőkerészesedés végül 50 %-nál alacsonyabb legyen. Olaszország szándéknyilatkozata ezen kívül kijelenti, hogy az állam a részvényeket ugyanazon, az AZ Fly és a Deutsche Bank által közösen meghatározott értéken és a magánbefektetőkkel azonos piaci feltételek mellett fogja megvásárolni.

191. A művelet véghezvitelét ezért a Deutsche Bank, egy hozzáértő szakintézmény garantálja, mely értékelte a részvények nem megfelelő mértékű jegyzésének kockázatát. Ezzel kapcsolatban a Bizottság 2005. április 19-én megkapta a Deutsche Bank Alitalianak címzett szándéknyilatkozatát, amellyel a pénzintézet elfogadja a szerződéskötést az újratőkésítési művelet véghezvitelének garantálására. Ez az eljárás megfelel az Alitalia előző piaci újratőkésítésének esetén 2002-ben a Bizottság által elfogadottnak. A végleges garancia szerződés aláírására a 195. és 196. pontokban előadott körülmények ellenőrzése után fog sor kerülni, mely a Deutsche Bank végleges kötelezettségét fogja jelenteni a művelethez szükséges pénzügyi eszközök nyújtására, vagy a kibocsátott részvények jegyzésére vagy jegyeztetésére. Ezt illetően a Bizottság tudomásul veszi az olasz hatóságok pontosítását, miszerint az említett előzetes szerződés jogilag minden szempontból érvényes a felek között, a tervezett körülmények megvalósulásának feltételével.

192. A Deutsche Bank szándéknyilatkozatában kifejti, hogy a végleges garanciaszerződés aláírására, mely tartalmazni fogja az ilyen típusú szerződések esetében a hazai és nemzetközi gyakorlatban megszokott záradékokat és megegyezéseket, közvetlenül az ajánlati időszak kezdete előtt fog sor kerülni. A Deutsche Bank- esetleg egy másik pénzintézettel együtt- kötelezi magát arra, hogy a garanciába más pénzintézeteket is bevon garanciakonzorcium létesítése céljából. Az Alitalia részvényesi szerkezetéből kifolyólag a művelet sikerének szempontjából meghatározó a fenti bankok részvétele. A magánbefektetők tulajdonában lévő tőke erősen megosztott, ezért jelenleg a magán-főrészvényesek egyike sem lenne képes a művelet gazdasági értékelésére és előzetesen elkötelezni magát az abban való részvételre ahogy az állam tette.

193. A Bizottság elismeri, hogy a megosztott részvényesi szerkezettel rendelkező társaságok számára a piaci tőkeemelés megvalósításához elengedhetetlen egy vagy több, a művelet véghezvitelének garantálásával megbízott bank bevonása. Valóban, csak a szakképzett pénzügyi közvetítőknek áll módjában, a pénzügyi piacok és a keresett befektetési formák elmélyített ismeretének köszönhetően és a megvalósítandó művelet alapos vizsgálata alapján, hogy az új kibocsátású részvények magánbefektetők általi jegyzésére kötelezettséget vállaljanak, ha műveletet megfelelőnek és vonzónak találják meghatározott befektetők számára. Az Alitalia esetében a részvényesi szerkezet megosztottsága nyilvánvaló, egyetlen magánrészvényes sem éri el a 3 %-os tulajdonhányadot; az egyetlen aránylag lényeges részesedés az Air France majd 2 %-os tulajdonrésze.

194. Ajánlatának benyújtásához a Deutsche Bank értékelte az üzleti stratégiát és a társaság jövőbeli jövedelmezőségének kilátásait. Ezen kívül, a végleges szerződés aláírása előtt a minden befektető számára kötelező *due diligence* vizsgálat elvégzését tervezi, mely lehetővé teszi majd

([61]) Lásd az Elsőfokú Bíróság T-296/97 sz. Alitalia kontra Bizottság ítéletét, EBHT. 2000. II-3871, 81. pont

számára a művelet megkezdését. Így a bankár megtesz minden szükséges óvintézkedést, hogy ajánlata a felvállalt kockázatoknak megfelelő legyen. Hasznos megjegyezni, ha szükséges, hogy ennek a banknak nincsen semmiféle kapcsolata az olasz gazdasággal, sem a vállalti irányítás sem a részvénytulajdon szintjén és az érdekelt tagállam nem ellenőrzi azt sem közvetlen, sem közvetett módon.

195. A végleges garanciaszerződés megkötésének feltételei két csoportba oszthatóak: Az első csoportba viszonylag megszokott feltételek tartoznak, melyek nem befolyásolják közvetlenül a Bizottság értékelését, csak a művelet véghezvitelét. Ezek az feltételek, többek közt, az alábbiak:

a) olyan rendkívüli események hiánya, melyek a művelet sikerére negatív hatással lehetnek;

b) az Alitalia gazdasági, pénzügyi és vállalt irányítási helyzetét illető összes lényeges információ, beleértve a 2004 évi, a könyvvizsgáló társaság véleményével ellátott zárszámadást és az ipari átalakítási terv 2005-2008 módosítását, továbbítása a banknak;

c) a bank bevonása a művelet kivitelezésének meghatározásába;

d) az AZ Servizi a társaság tőkéjébe egy vagy több cég engedélyezett belépésének köszönhetően megvalósuló leválasztása.

196. A Deutsche Bank szándéknyilatkozatában szereplő feltételek második csoportja azonban befolyásolhatja a művelet értékelését a Bizottság részéről, ezért azok részletes elemzése szükséges. A következő feltételekről van szó:

a) a tőzsdei árfolyamhoz viszonyított megállapítandó kibocsátási árkülönbözet;

b) a bank által a művelet megvalósításáért kért jutalék;

c) az olasz Ministero dell'economia e delle finanze (Gazdasági és Pénzügyminisztérium) opciós jogának gyakorlása tőkerészesedésének 49,9 %-ra való leszállításának megfelelő összegben. A szándéknyilatkozat ezzel kapcsolatban pontosítja, hogy a fenti garancia nem terjed ki a Gazdasági és Pénzügyminisztérium opciós joga által érdekelt részvénycsomagra, melyet ez utóbbinak az AZ Flyban való tőkerészesedésének 49,9 %-ra való leszállításának megfelelő mértékben kell jegyeznie.

197. Először is, ami **az új részvények jegyzési árát** illeti, a Deutsche Bank és az AZ Fly úgy döntöttek, hogy a részvények kibocsátási árának tartományát a piaci gyakorlatnak megfelelően a művelet megkezdésének időpontjában fennálló tőzsdei körülményeknek alapján közös megegyezéssel fogják meghatározni. A fenti ár és az elméleti ár közötti különbség a jegyzési prémium figyelembevétele után legalább [...] % lesz. Az olasz hatóságok a bank által szolgáltatott összehasonlítási alapokat mutattak be, melyek lehetővé tették a Bizottság számára, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a fenti árkülönbözet megfelel a 2003-ban különböző európai cégek esetében (különösen az átalakítás alatt lévők esetében) tapasztalt piaci gyakorlatnak, melyek részvénytőkéjük nagy részének megfelelő, vagy a napi tőzsdei forgalom szintjén jelentős mértékű újratőkésítést végeztek. A Bizottság ezért úgy tartja, hogy ebben a tekintetben nincsenek különösebb nehézségek. Természetesen ez csak azzal a feltétellel érvényes, hogy az összes kibocsátott részvény valóban azonos áron kerüljön jegyzésre, attól függetlenül, hogy az állam, a Deutsche Bank vagy egyéb lehetséges befektetők jegyzik azokat. Olaszország valójában megerősítette a Bizottságot arról, hogy az ár az összes befektető számára azonos lesz, és a kezes, ez esetben a Deutsche Bank, nem fog külön árengedményt élvezni.

198. Másodsorban, ami **a bankoknak fizetett jutalékot** illeti, azok a művelet piacon jegyzett részének értékén alapulnak és mértékük [...] % kötelezettségvállalási jutaléknak valamint [...] % igazgatási és garanciális jutaléknak, összesen a biztosított összeg [nagyjából 5 %] felel meg. A Bizottság megállapította, hogy a juttatások nagyságrendje megfelel a fontosabb európai tőzsdéken hasonló részvényforgalmazási műveletek sikerének garantálásáért megszokottnak. Megállapítja, hogy a juttatások a 2002. évi újratőkésítéskor alkalmazottnál magasabb – bár a szokásosnak megfelelő – mértéke a két művelet különböző természetével magyarázható: 2002-ben részvények és kötvények, melyeknek kockázata kisebb, míg 2004-ben kizárólag részvények kerültek kibocsátásra, valamint a jelenlegi műveletben a többségi részt kell biztosítani, míg 2002-ben csak a művelet 38 %-át. A Bizottság megállapítja, hogy az Alitalia és a Deutsche Bank között létrejött ügylet megfelel az ilyen típusú műveletek esetében alkalmazott piaci feltételeknek és nem jár a bankok által a jegyzendő részvényekért fizetett ár csökkenésével. Ezért a bankok a nekik fizetett jutalékok hatására nem részesülnek kedvezőbb részvételi feltételekben az államhoz, vagy a többi részvényeshez képest.

199. Harmadsorban, az **állami tőkerészesedést** illetően a Bizottság kiemeli, hogy az olasz hatóságok hivatalos kötelezettségvállalása, miszerint nem jegyzik részesedésüket az Alitalia tőkeemelésében míg a Deutsche Bank és

az esetleges többi résztvevő bank nem vállalnak hivatalosan kötelezettséget, alapvető és meghatározó tényt képvisel, mely garantálja az állami és magánrészvényesek párhuzamos részvételét. Az állam csak „egy magánbefektető konkrét gazdasági értékű tőkejuttatásra való hivatalos kötelezettségvállalása" ([62]) jelenlétében vesz részt a tőkeemelésben. A fenti művelet a piac számára lehetővé teszi az Alitalia új kibocsátású részvényeinek jelentős mértékű, sőt többségi (54 %) jegyzését az állami részvényessel azonos körülmények között, mivel a részvények ára és az egyes részvényekhez kötődő jogok azonosak minden részvényes számára. Ezzel kapcsolatban a Bizottság magától értetődőnek tartja, hogy nem létezhetnek párhuzamos vagy hallgatólagos megegyezések melyeknek alapján az olasz állam felmentheti a bankokat kötelezettségük alól ha az újratőkésítés kapcsán felkínált részvényeket a piac a szükségesnél alacsonyabb mértékben jegyzi.

200. A Bizottság ugyancsak nyugtázza, hogy az olasz hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy a bankokkal megkötött, fenti hivatalos és feltétel nélküli jegyzési kötelezettségeket tartalmazó végleges szerződéseket azonnal, még mielőtt a hatóságok a tőkeemelést jegyeznék, a Bizottságnak továbbítja. Az olasz hatóságok szintén kötelezettséget vállaltak arra, hogy a művelet véghezvitele után a fenti tőkeemelés valós jegyzési szintjét bemutató jelentést mutatnak be. A Bizottság nagy figyelmet fog szentelni annak, hogy Olaszország tiszteletben tartja-e fenti kötelezettségeit, melyeknek lehetővé kell tenniük számára a jelen határozatban foglaltak szabályos betartásának ellenőrzését.

201. Ebben az összefüggésben a Bizottság hangsúlyozza az Alitalia befektetőknek bemutatott 2005-2008 évi ipari átalakítási tervének fontosságát, beleértve annak 2005. áprilisi módosított változatát is, mely a társaság jövőjét egy 2005-2006-ban megvalósítandó első, ún. fellendülési szakaszra alapozza, melyet további fejlődés fog követni. Ennek az ipari tervnek elemzése alapján kötelezte el magát a Deutsche Bank a magánbefektetők többségi részvételének garantálására a tervezett újratőkésítésében.

202. Ezt illetően a Bizottság idézi a tervvel kapcsolatban az eljárás megindításáról szóló döntésben már leírt információkat. Az AZ Fly szerkezetátalakítási programjában tervezett intézkedések hatására a TKK-nak (tonna-kilométer kínálat) már 2005-től [...] %-kal kellene emelkednie a kihasználtsági tényező (*load factor)* [...] pontos és az egységbevétel (*yield*) [...] %-os emelkedése mellett. Valójában 2005. első negyedévében, melynek számláit május 12-én mutatták be, a TKK 13,9 % százalékkal nőtt és a *load factor* már 0,2 % -kal emelkedett. Mindent összevetve a forgalom a negyedévben 9 %-kal, 77 millió €-val növekedett 2004-hez képest, miközben a költségek csak 36 millió €-val vagyis 5 %-kal növekedtek; a működési költségek is csökkenőben lennének, ha nem vennénk figyelembe az üzemanyagköltséget, mely 45 millió €-val nőtt; ezért a működési veszteség 120 millió €-ra korlátozódik a 2004. évi 190 millió €-val szemben. A 2005-re tervezett teljes évi veszteség 100 millió €-nak felel meg, tehát a következő 9 hónapra nyereséget helyez kilátásba. A negyedévben az 19 075 egységnyi átlag alkalmazotti létszám 1 617 egységgel csökkent, melynek 2/3-a a földi kiszolgálószemélyzet közül került ki; így megvalósulnak a szakszervezetekkel egyeztetett szerkezetátalakítási intézkedések.

203. Általánosabb módon fogalmazva, a terv 2008. körül évi körülbelül egymilliárd €-os javulást helyez kilátásba, melyből 200 millió € a kihasználtsági tényező javulásából, körülbelül 770 millió € a tervben szereplő intézkedésekből fog származni; ezek közül a legjelentősebb javulást a méretgazdaságosság létrehozása a beszerzések terén, a kereskedelmi költségek és a személyzeti kiadások csökkentése (egyenként –[...] millió €) fogja okozni.

204. Ami a gazdasági eredményeket illeti, az AZ Servizi kiválása miatt a 2004. évi adatok nem összevethetőek a következő évek adataival; mindazonáltal, az előrejelzések szerint a bruttó, adólevonások és kivételes levonások előtti gazdasági eredmény („működési eredmény") 2005. évi kismértékű vesztesége után 2008-ban a nyereség [...] % lesz. (Emlékeztetünk arra, hogy 2004-ben ugyanezekben az üzletágakban a 2005. május 26-án bejelentett üzleti eredmény 10,1 %-os veszteség volt.)

205. A Bizottság emlékeztet arra, hogy abban az esetben, ha egy nagy szakértelmű magánbefektető az állammal párhuzamosan avatkozik be, nincs szükség a Bizottság véleményére a művelet jövedelmezőségével kapcsolatban. Az olasz hatóságok kötelezettségvállalásának alapján a Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a részvényesek opciós jogának gyakorlása a művelet véghezvitelére a Deutsche Bank által nyújtott garanciával megfelel az újratőkésítések terén a Közösségben érvényben lévő banki gyakorlatnak, ezért piaci megfontolások alapján cselekvő magánbefektető által véghezvitt műveletnek tekinthető és ezen kívül bizonyítja, hogy az újratőkésítésnek valós piaci kilátásai vannak. Mindezeket a körülményeket figyelembe véve, a Bizottság úgy határoz, hogy az állam által bejelentett, legfeljebb 1,2 milliárd € körülbelül 46 %-nak megfelelő értékű befektetés megfelel a piacgazdasági magánbefektető magatartásának, ezért nem képez állami támogatást.

([62]) Lásd 58. lábjegyzet.

206. A Bizottság mindazonáltal megjegyzi, hogy a fenti határozatot annak a feltételnek rendeli alá, hogy a *due diligence* vizsgálatok elvégzése és az ármegegyezés után a Deutsche Bank és esetleg a többi pénzintézet hivatalos és feltételnélküli – kivéve a szokásos, vis major, háborús- és terrorcselekmények esetére vonatkozó feltételeket – kötelezettségvállalást írjon alá. Ezen kívül, utólagos feltételként állítja az állam kötelezettségét, hogy a részvényeket a magánbefektetőkkel azonos jogokkal, azonos körülmények mellet, azonos áron és azonos ütemben jegyezze, a Deutsche Bank és az esetleges többi kezességet vállaló bank a művelet véghezvitelére vonatkozó garanciavállalásának tervezett időpontjának érvényben maradása mellett. Ezen kívül nem létezhetnek párhuzamos vagy hallgatólagos megegyezések, melyeknek alapján az olasz állam felmentheti a bankokat kötelezettségük alól ha az újratőkésítés kapcsán felkínált részvényeket a piac a szükségesnél alacsonyabb mértékben jegyzi vagy a nevezett bankokat a kibocsátási árból való engedményben részesítheti.

VII.4.2. *Az AZ Servizi újratőkésítésének értékelése*

207. Továbblépve az AZ Servizi állami tőkerészesedésének – melyet a Fintecna állami holding 2005. és 2007 között 216 millió € értékben készül megvalósítani – elemzéséhez, a Bizottság mindenekelőtt tudomásul veszi a Fintecna közjogi alapszabályát és a javára nyújtott különleges vagy általános állami garanciák hiányát. A Bizottság ugyancsak megállapítja, hogy a Fintecna pénzügyi helyzete, mely ahogy a az eljárás megindításáról szóló határozat 33. pontjában is szerepel, pozitív, nem tulajdonítható az államkincstár különleges bánásmódjának, mivel éppen ellenkezőleg, a Fintecnanak a következő hónapokban még be kell hajtania egy 788 millió € összegű kölcsönt, melyet 2000-ben az ex IRI nyújtott az államnak és melyet a Fintecna 2003-ban megerősített. Egyébként a Fintecna éves számláiban a fenti műveletek átlátható módon bemutatásra kerülnek.

208. A Bizottság megvizsgálta a művelet iránt érdekelt felek által benyújtott jelentéseket, vagyis az Alitalia részéről a Mediobanca, a Fintecna részéről a Citigroup jelentését és különösen az általa felkért szakértő, az Ernst & Young jelentését. Megállapítja, hogy ez utóbbi nem talált olyan elemeket, melyeknek alapján kétségbe vonhatná a Mediobanca által alkalmazott módszert, mely szerint a Fintecna a tervezett formában megvalósítandó 216 millió €-os befektetése a pénztári pénzáramtól eltekintve 355 millió € végső értéket fog termelni 2008-ban, ami 25,3 %-os IRR-nek felel meg. Másképpen számítva, a Fintecna által 2005. és 2007. között megvalósítandó befektetésének nettó jelenértéke (NPV), ugyanazt a végső értéket figyelembe véve 2008-ban és diszkontálva a tőkeköltséggel, vagyis 10,2 %-kal, 81 millió € pozitívumot mutata; a művelet tehát bőven nyereséges a Fintecna számára.

209. Mivel a fenti nyereségesség szorosan függ a Fintecna által birtokolt elsőbbségi részvények (118 millió € értékben a 216 millió € tőkejuttatásból)használatától, a Bizottság a szakértő által levont következtetések segítségével megjegyzi, hogy a fenti eszköz használata az olasz jog által előírt kereteken belül történik. A Bizottság megállapítja, hogy a hozamot illető elsőbbségi jog ellensúlyozza a közgyűléseken való korlátozott szavazati jogot. A Fintecna a részvények 69,7 %-nak birtokában csak a szavazati jogok 51 %-val fog rendelkezni. A Bizottság ugyancsak figyelembe veszi a szakértő által az olasz magánvállalatokkal kapcsolatban, az olasz hatóságok által az európai társaságokkal kapcsolatban közölt tényeket, melyeknek célja az volt, hogy bebizonyítsák, hogy az ilyesfajta részvények használata nagyon elterjedt nagy tőkerészesedések esetében is és nem ad okot különösebb kifogásokra. A Bizottság végül megállapítja, hogy csak egy befektetőt, ebben az esetben a Fintecna állami holdingot, kértek fel az AZ Servizi tőkeemelésében való részvételre, ezért az egyidejűség értékelésének problémája nem áll fent.

210. A Bizottság megjegyzi, hogy a szakértő összehasonlította a Mediobanca és a Citigroup által végzett értékelések módszereit és eredményeit. A két pénzintézet két különböző megközelítést használt: a Mediobanca globális, a 2008. évi *cash-flow* tőkésítésén alapuló megközelítést, a Citigroup tevékenységi ágazatonként és a 2008. évi EBITDA piaci mutatóin keresztül való megközelítést; ez lehetővé teszi a vállalat értékének kiegészítőleges megerősítését. A befektető tanácsadója, a Citigroup által a fenti módszer alapján előre jelzett potenciális eredmény magasabbnak bizonyult az Alitalia tanácsadója által jelzett, jelen tanulmány céljából felhasznált ([63]) eredménynél.

([63]) Ezen kívül a Bizottság megállapítja, hogy a Finecna tanácsadója, a Citigroup különböző, a terv célkitűzéseinek alacsonyabb szintű megvalósulásának megfelelő elképzelést vizsgált meg, melyek az alkalmazott módszer alapján a Fintecna által befektetett összeg a bejelentett összegen túli növekedésével járnának és megvizsgálták a fenti helyzetek hatását a Fintecna hozadékára; a fenti négy elképzelés, melyből három az alapfeltevésnél kedvezőtlenebb volt, középértéke mindenképpen 18,7 % és 27,1 % közötti IRR-t termel az EBITDA piaci mutatójának tartománya alapján, annak ellenére, hogy a befektetés nagyobb mértékű. Csak a legkedvezőtlenebb elképzelés alapján, mely a hatékonysági célkitűzések csak 60 %-nak és a harmadik feleknek nyújtott szolgáltatások bevételének növekedésére vonatkozó célkitűzés 85 %-os teljesülét helyezi kilátásba és a fenti helyzethez tevékenységenként alacsonyabb értékű EBIDTA mutató-tartományt alkalmaz, kapunk 9,1 %-os hozamot, ami nagyjából megegyezik az AZ Servizi tőkeköltségével, mivel a Fintecnára a jelen értékelés céljából alkalmazottnál kb. egy ponttal alacsonyabb. A szakértő megállapította, hogy a logika alapján a Citigroupnak számításba kellett volna vennie a pénztári helyzetet az időszak végén, ami javított volna az eredményen.

211. A szakértő az értékelés vizsgálatában, mely szintén a tárgyban rendszerint használt módszerek alapján egyesíti a Citigroup által alkalmazott tevékenységenkénti és az EBITDA piaci mutatóira alapozott megközelítését a vagyoni helyzet állóeszközök alapján való értékelésével csak a karbantartást illetően, arra az eredményre jut, hogy a bejelentett befektetési értékre a minimális érték 28,2 %, ebben az esetben is magasabb a Mediobanca által számítottnál.

212. A szakértő érzékenységi vizsgálatot is végzett, melynek alapján a tőkeköltség, melyet a megvizsgált feltevésekben helyesnek ítélt, kulcsfontosságnak bizonyult. A Bizottság megállapította, hogy a fentiekben részletesen bemutatott 10,2 %-os tőkeköltség 0,88 értékű *beta levered* koefficiensnek felel meg, ami megfelel az összehasonlítási alapként használt jegyzett társaságok szintjével. Az AZ Servizi eladósodási szintje- melynek tervezett mértéke csak pénzügyi szükségleteinek 16 %-a, mivel a különbözetet saját forrásai fedezik- alacsony; a Bizottság ezért kérte az 1-nek megfelelő béta koefficiens befolyásának ellenőrzését is, ami megfelel ugyanazon összehasonlítási alapként felhasznált társaságok az AZ Servizi csekély eladósodása által nem csökkentett kockázati koefficiensének; így a tőkeköltség 10,75 % lenne, az NPV pedig még mindig pozitív, +52 millió € lenne a Fintecna számára.

213. Ha a hasonló társaságok esetében alkalmazott béta koefficienst vesszük figyelembe, vagyis 1,32-t, az AZ Servizi alacsony adósságszintje ellenére nem csökkentve azt, a tőkeköltség 12,2 %-ra nőne és a Fintecna által megvalósított végső érték az említett tőkeköltség alapján diszkontálva még mindig egy NPV-ben számolt 19 millió € értéknövekedést termelne.

214. Végül, a legkedvezőtlenebb feltételezést figyelembe véve, a tőkeköltségnek 13,27 %-ra kellene nőnie az egyensúlyi NPV érték eléréséhez (*stress test*), vagyis ahhoz, hogy az előre látható bevételek és kiadások semlegesítsék egymást, másként, ez a befektetés megtérülésének határértéke. Ez a tőkeköltség 1,56-os *equity beta* koefficiensnek valamint egy 1,73-os *beta levered*, az értékeléshez az AZ Servizi alacsony adósságszintjének figyelembevételével alkalmazott koefficiensnek felel meg. Ez a koefficiens jóval magasabb az összes, a Bizottság szakértőjének elemzése során a versenyfeleknél megállapítottnál. Ezért úgy látja, hogy az a határérték, mely a Fintecna befektetését nem-nyereségessé tenné olyan magas, hogy annak kockázatát nagyon valószínűtlenné teszi.

215. Azokat a kérdéseket illetően, melyekről még megegyezésnek kell születnie az Alitalia és a Fintecna között és melyek hatásának vizsgálatára kifejezetten kérte szakértőjét, a Bizottság megállapítja, hogy az AZ Servizi szerkezetátalakításának esetleges többletköltségeinek fedezete az AZ Fly által és az AZ Servizit illető terv teljes sikerének esetében egy jutalék fizetése az AZ Flynek értékelésre kerültek és azok nem okoznak IRR csökkenést a Fintecna számára.

216. Ugyanez érvényes az AZ Fly esetleges részesedésére az AZ Servizi értékesítéseiből származó értéktöbbletből, feltéve, hogy annak alkalmazása nem csökkentheti a Fintecna befektetésének jövedelmezőségét, nem számítva a pénztárkészletet, 25 %-os belső megtérülési ráta vagy IRR alá. Ezzel kapcsolatban a Bizottság tudomásul veszi a Felek értéktöbblet-megosztást illető megállapodását, miszerint a Fintecna által elért, a ipari átalakítási programban tervezett 25 %-os IRR-en felüli hozamrész [...] %-át az Alitalianak juttatja. A Bizottság úgy tartja, hogy ez, csak a jelen határozat tárgyát képző célkitűzésen felüli hozamrészre vonatkozó felosztás nem befolyásolja elemzését. Véleménye szerint a Fintecna, mint kockázatitőke-befektető által kitűzött hozamcél egy jól meghatározott jövedelmezőségi sávba tartozik:

a) ha a 2008. évi hozam alacsonyabbnak bizonyulna a tervezettnél, az elsőbbségi részvények biztosítanák a minimális hozamot a Fintecna számára; ebben az esetben megkapná az első 15,5 millió €-t az éves nettó eredményből,

b) ha azonban a fenti hozam nagyon magas, 25 %-nál magasabb IRR-rel, az már túlmenne a Fintecna, mint befektető által kitűzött célon és a részleges újraelosztás nem lenne olyan mértékű, hogy a hozamot a fenti összeg alá csökkentse.

217. Ezért a Fintecna ebben az esetben valóban olyan racionális kockázatitőke-befektetőként viselkedik aki korlátozza az általa viselt kockázatot és pontos hozamcélja van, ami indokolja a befektetést.

218. A Bizottság felkérésére a szakértő azt is megvizsgálta, hogy az AZ Fly, mint ügyfél és az AZ Servizi, mint szolgáltató közti jövőbeli szerződéses viszonyok befolyásolják-e ez utóbbi jövőbeli értékelését. A Bizottság idézi az elemzés részletes leírását, mely arra a végkövetkeztetésre jut, hogy az elvégzett vizsgálatok alapján nincs ok kételkedésre azzal kapcsolatban, hogy ezek a jövőbeli viszonyok piaci árakon fognak alapulni.

219. A Bizottság mindazonáltal pontosítani kívánja elemzését a szakértő egyes részleteket illető megállapításaival kapcsolatban: ugyanis a tervben a karbantartási és földi kiszolgálási tevékenység díjtételeinek becsüléséhez használt piaci referenciaértékeket az első esetében [...] %-os helyett csak [...] %-os árengedmény, a második esetében [...] %-os kiegészítő haszonkulcs alkalmazásával módosították. Egyes esetekben a sajátos körülmények, mint például a hosszútávú mennyiségi kötelezettség hiánya, igazolják ezeket a módosításokat. Mindazonáltal, tekintettel a két cég közt meglévő és a jövőben is fennálló szoros kapcsolatra, ez a magyarázat lehet, hogy nem elegendő. A haszonkulcs különbségek 2008. végére az EBIDTA szintjén [...] illetve [...] millió € növekedést termelnek, ami összesen körülbelül [...] millió €-nak felel meg, ami az AZ Servizi számára jelentős jövedelemnövekedést jelent.

220. Mindazonáltal, a Bizottság ugyancsak tudomásul veszi a szakértő és Olaszország a kérdéssel kapcsolatos megállapításait, melyek szerint a tervben szereplő célkitűzések teljes megvalósulásának esetében AZ Flynek folyósítandó jutalék céljából képzett tartalékalap hatására a fenti haszonkulcs valójában megszűnne, sőt negatívvá válna az AZ Servizi eredményeiben. A fenti tartalékalap teljes értéke [...] millió €, melyből [...] millió € számítható 2008-ra, az értékelés szempontjából figyelembe vett évre.

221. A fenti kettős feltevés a következő gondolatmenetből származik: ha az AZ Servizi 100 %-ban megvalósítja a tervben szereplő hatékonysági célkitűzéseket, a Fintecna által végzett értékelés helyesnek bizonyul és a 2005. és 2008. között képződő kiegészítő nyereségnek nem lesz létezési alapja és azt vissza kell juttatni az AZ Flynek; a terv figyelembe veszi és pénzügyi formába önti ezt az elképzelés. Ha azonban a jelenlegi, vagyis az Alitalia igazgatósága által meghatározott, egyeztetett és elindított fejlesztési és takarékossági intézkedések – melyeket ezért bizonyos mértékben „eladtak" a Fintecnanak – nem hozzák meg teljes mértékben a várt eredményeket, akkor a Fintecnara utólagos terhek fognak nehezedni az AZ Servizi számláiban, mely az árengedmény csökkentésén, vagy a [...] %-os haszonkulcson keresztül fenntartja magának a kiegyenlítés lehetőségét. A Bizottság szemszögéből ez az egyesség, mely nem befolyásolja mesterségesen az AZ Servizi értékelését, egyenlő egy normál megállapodással egy régi és egy új részvényes között, akiknek együtt kell részt venniük egy társaság tőkéjében valamint kezelni az ügyfél-szolgáltató kapcsolatot; az egyesség természetéből adódóan mindkét fél számára kedvező, ebből kifolyólag pozitívan értékelendő.

222. A Bizottság ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási terv értékelése és az abból levont következtetések érvényessége a bemutatott számítási feltevések szigorú betartásától függ; egyrészt a terv sikerének esetében az AZ Flynak fizetendő hatékonysági jutalék mértékét, időtartamát és módját illetően, különös tekintettel annak legfeljebb a bevételek [...] %-nak megfelelő mértékére, a karbantartás esetében alkalmazott árengedmény [...] %-ról [...] %-ra való csökkentésére és a földi kiszolgálás esetében alkalmazott [...] %-os haszonkulcsra, másrészt azok nem befolyásolhatják az AZ Servizi szerkezetátalakítási tervének eredményeit, ezért 2008-ig, vagy a Fintecna teljes kivonulásáig az AZ Servizi tőkéjéből – ha ez előbb történne meg – azokat párhuzamosnak kell lenniük.

223. A Bizottság ezzel kapcsolatban idézi az eljárás megindításáról szóló határozat 36. pontját, mely leírja az AZ Servizi 2005-2008 évi tervét, mely a jelen értékelés alapját képzi; ez utóbbi nem helyezi kilátásba a bevétel kivételesen gyors emelkedését, mely a 2004. évi 956 millió €-ról csak 1 076 millió €-ra nőne 2008-ban, tehát 5 év alatt a növekedés 12,5 %-os lenne és nem jelez azonnali magas jövedelmezőséget, hanem az EBITDA 2005. évi csökkenése után annak helyreállását tervezi 2006-ban, míg valóban pozitív nettó eredményt csak 2008-ra vár .

224. A Bizottság ezért úgy tartja, hogy a bemutatott ipari átalakítási terv komoly és a Felek, különösen tanácsadóik, a Mediobanca és a Citigroup igényesnek találják az; az ugyanis nem csak az AZ Fly tevékenységének folytatásával, hanem a beszerzési és személyzeti kiadások – ez utóbbi a szakszervezetekkel való megegyezés alapján – csökkentésével is jár, mely megtakarítás mértéke a terv időtartama alatt 600 millió €, amely összeg a siker esetén az AZ Flynak járó jutalék alapját képzi.

225. Végezetül, elemzése során a Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a bemutatott terv szilárd és a Felek, tanácsadóik valamint a szakértő alaposan megvizsgálták azt. A Fintecna 216 millió € értékű befektetése az AZ Servizibe tehát megfelel a racionális piacgazdasági magánbefektető magatartásának, ezért nem képez állami támogatást. A Bizottság mindazonáltal pontosítani fogja a feltételeket, melyeknek a fenti határozatot alárendeli.

226. A fenti feltételek alapján az alábbi számítási paramétereket kell tiszteletben tartani: a szerződés záradékai alapján AZ Flynak visszajuttatandó értéktöbblet nem utalható át míg az összes tervezett átruházás meg nem valósult, vagy 2008. december 31-én az elvégzett értékelésnek megfelelően, mindkét esetben csak a Fintecna tervezett belső megtérülési rátáján, mely 25 %-kal egyenlő, felüli részre vonatkozhat.

227. A Bizottság ugyancsak emlékeztet arra, hogy a Fintecna Az Flyba való befektetésének feltételei elfogadhatóak egy racionális befektető számára, mivel a Deutsche Bank a két cég, AZ Fly és AZ Servizi, általános ipari átalakítási tervének teljes ismeretében – különös tekintettel a Fintecna befektetési körülményeire – vállalt garanciát az AZ Fly újratőkésítési műveletének véghezvitelére.

VIII. **VÉGKÖVETKEZTETÉSEK**

228. A Bizottság megállapítja, hogy pontosan az olasz hatóságok által bejelentett és a jelen határozatban megvizsgált módon megvalósítva az Alitalia, új nevén AZ Fly, tervezett újratőkésítése valamint a Fintecna tervezett befektetése az AZ Servizibe nem képeznek állami támogatást. A Bizottság ezért engedélyezheti az említett újratőkésítések módját, amelyeknek továbbra is meg kell felelniük a következőkben felsorol feltételeknek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

1. Az Alitalia (AZ Fly) újratőkésítésében az olasz állam által legfeljebb 1,2 milliárd € körülbelül 46 %-nak, vagyis körülbelül 550 millió €-nak megfelelő értékben bejelentett részesedése nem képez állami támogatást.

2. A piacgazdasági magánbefektető elvének alapján az 1. cikkben leírt művelet csak a következő feltételek betartása mellett jöhet létre:

a) az újratőkésítés csak azután valósul meg, hogy a Deutsche Bank, esetleg más pénzintézetekkel kiegészülve, hivatalos és feltétel nélküli – kivéve a szokásos, vis major, háborús és terrorcselekmények esetére vonatkozó feltételeket – kötelezettségvállalást ír alá a művelet véghezvitelének garantálására;

b) az állam részvétele csak azzal a feltétellel engedélyezett, hogy a részvényeket a magánbefektetőkkel azonos jogokkal, azonos körülmények mellet, azonos áron és azonos ütemben jegyezi, a Deutsche Bank és az esetleges többi kezességet vállaló bank a művelet véghezvitelére vonatkozó garanciavállalásának tervezett időpontjának érvényben maradása mellett;

c) nem létezhetnek párhuzamos vagy hallgatólagos megegyezések melyeknek alapján az olasz állam felmentheti a bankokat kötelezettségük alól ha az újratőkésítés kapcsán felkínált részvényeket a piac a szükségesnél alacsonyabb mértékben jegyzi vagy a nevezett bankokat a kibocsátási árból való engedményben részesítheti.

2. cikk

1. A Fintecna állami holding olasz állam által bejelentett 216 millió € értékű befektetése az AZ Servizi vállalatba nem képez állami támogatást.

A piacgazdasági magánbefektető elvének a Bizottságnak benyújtott ipari átalakítási terv jövedelmezőségi vizsgálata alapján való alkalmazásával a befektetés csak a 2. bekezdésben leírt feltételek betartása mellett jöhet létre:

2. A szerződés szerint az AZ Flynek visszajuttatandó értéktöbblet, kizárólag a Fintecna által a befektetéstől várt 25 %-os belső megtérülési rátán felüli részt illetően, az említett cégnek átutalásra kerül:

a) az összes tervezett átruházás megvalósulása után; vagy

b) minden esetben 2008. december 31-én és a belső megtérülési ráta értékelése alapján.

3. cikk

Olaszország továbbítja a Bizottságnak az összes olyan jelentést és dokumentumot, mely lehetővé teszi annak számára az alábbiak ellenőrzését:

a) az 1. és 2. cikkben szereplő feltételek betartását mind az olasz államot, mind a Fintecnat, mind a harmadik feleket illetően és különösképpen a bankokkal kötött végleges szerződéseket, csakúgy mint a tőkejuttatások során megvalósult tőkejegyzéseket magyarázó jelentést;

b) az áthidaló hitel az AZ Fly újratőkésítését követő nyolc munkanapon belüli de legfeljebb 2005. december 31-ig történő visszafizetésére vállalt kötelezettség betartása.

4. cikk

Olaszország az e határozat kiértesítését követő két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a már megtett, valamint a megfelelés érdekében tervezett intézkedésekről.

5. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2005. június 7-én.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

elnökhelyettes