KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/795,

10. september 2021,

riigiabi SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC) kohta, mida Itaalia andis ettevõtjale Alitalia

(teatavaks tehtud numbri C(2021) 6659 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt nimetatud sätetele ([1]) ja võttes neid märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Vastavalt 5., 12. ja 15. mail 2017 esitasid lennuettevõtjad Ryanair Ltd (edaspidi „Ryanair“), Adria Airways d.o.o. (edaspidi „Adria“) ja IAG International Airlines Group S.A. (edaspidi „IAG“) (ühiselt „kaebuse esitajad“) komisjonile kolm ametlikku kaebust, milles nad väitsid, et Itaalia oli andnud ettevõtjale Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria (edaspidi „Alitalia“) ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut riigiabi. Kaebuse esitajad märkisid, et 2. mail 2017 olid Itaalia ametiasutused andnud Alitaliale 600 miljoni euro suuruse laenu (edaspidi „esialgne laen“) vormis likviidsustoetust. Kaebuse esitajad väitsid, et esialgne laen oli ebaseaduslik ja siseturuga kokkusobimatu riigiabi.

(2) 14. juunil 2017 edastas komisjon kaebused Itaalia ametiasutustele, paludes neil selgitada kaebustes tõstatatud küsimusi. Itaalia ametiasutused vastasid sellele taotlusele 18. juulil 2017 ja komisjon edastas nende vastuse kaebuse esitajatele 30. novembril 2017.

(3) 20. juunil, 12. septembril ja 16. oktoobril 2017 esitas IAG täiendavat ja ajakohastatud teavet Alitalia lennumarsruutide võrgu laiendamise kohta pärast esialgse laenu andmist.

(4) 30. oktoobril 2017 esitas Adria teavet selle kohta, et 16. oktoobri 2017. aasta dekreet-seaduses nr 148 „Kiireloomulised meetmed seoses finantsküsimuste ja edasilükkamatute vajadustega“ ([2]) (edaspidi dekreet-seadus 148/2017“) nähti ette täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu andmine Alitaliale (edaspidi „täiendav 300 miljoni euro suurune laen“), mille tulemusel suurenes laenu kogusumma 900 miljoni euroni (esialgsele laenule ja täiendavale 300 miljoni euro suurusele laenule viidatakse ühiselt kui kahele riigilaenule).

(5) 21. detsembril 2017 saatis komisjon Itaalia ametiasutustele teabetaotluse, millele nad vastasid 24. jaanuaril 2018.

(6) 23. jaanuaril 2018 teatas Itaalia kahest riigilaenust kui päästmisabist raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate suuniste (edaspidi „päästmise ja ümberkorraldamise suunised“) tähenduses ([3]).

([1]) ELT C 256, 20.7.2018, lk 4.

([2]) Decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 - Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili (GU Serie Generale nr 242, 16.10.2017).

([3]) Komisjoni teatis „Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta“ (ELT C 249, 31.7.2014, lk 1).

(7) 23. aprilli 2018. aasta kirjaga teavitas komisjon Itaaliat, et ta on otsustanud algatada kahe riigilaenu suhtes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohase menetluse.

(8) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta (edaspidi „menetluse algatamise otsus“) avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 20. juulil 2018. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama menetluse algatamise otsuse kohta märkusi.

(9) Komisjonile esitasid märkused Itaalia 25. mai ja 25. septembri 2018. aasta kirjadega ning järgmised kolm isikut: i) Aegean Airlines S.A. („edaspidi „Aegean“), ii) huvitatud isik, kes taotles nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([4]) artikli 6 lõike 2 kohaselt, et tema andmeid ei avaldataks (edaspidi „anonüümne huvitatud isik“), ja iii) Ryanair. 15. novembril 2018 ja 17. jaanuaril 2019 saatis komisjon kolme huvitatud isiku märkused Itaalia ametiasutustele, paludes neil esitada oma tähelepanekud; need tähelepanekud esitati 20. märtsi 2019. aasta kirjaga.

(10) Komisjon palus Itaalia ametiasutustelt lisaselgitusi 17. septembril 2018, 23. novembril 2018, 6. ja 11. detsembril 2018, 26. veebruaril 2019, 10. mail 2019 ja 2. juulil 2019. 19. septembril 2019 ja 28. oktoobril 2019 saatis komisjon meeldetuletused seoses puuduvate vastustega 2. juuli 2019. aasta teabetaotlusele.

(11) Itaalia ametiasutused esitasid komisjonile lisamärkusi ja -teavet 1. oktoobril 2018, 9. ja 27. novembril 2018, 17. detsembril 2018, 25. jaanuaril 2019, 11. veebruaril 2019, 1. ja 18. aprillil 2019, 15. mail 2019, 3. ja 12. juunil 2019, 9. juulil 2019, 6. augustil 2019, 2. oktoobril 2019, 17. oktoobril 2019 ja 19. novembril 2019.

(12) Komisjoni talitused kohtusid Itaalia ametiasutustega mitu korda, sealhulgas järgmistel kuupäevadel: 15. juuni 2017, 26. juuli 2017, 9. veebruar 2018, 13. aprill 2018, 27. september 2018, 14. november 2018, 14. detsember 2018, 16. jaanuar 2019, 20. veebruar 2019, 21. veebruar 2019, 9. aprill 2019, 20. juuni 2019, 26. juuli 2019 ja 27. september 2019.

(13) Samuti kohtus komisjon Alitaliaga (21. veebruaril 2019 ja 9. aprillil 2019), Aegeaniga (10. jaanuaril 2019) ja anonüümse huvitatud isikuga (21. märtsil 2019).

(14) 7. märtsil 2019 esitas Adria ([5]) uue kaebuse, väites, et kahe riigilaenu lõpptähtaegade edasilükkamine oli ebaseaduslik ja siseturuga kokkusobimatu abi. 22. märtsil 2019 edastas komisjon selle kaebuse Itaalia ametiasutustele, paludes neil selgitada kaebuses tõstatatud küsimusi. Itaalia vastas sellele taotlusele 6. augustil 2019.

2. KAHE RIIGILAENU KIRJELDUS JA ASJAKOHASED FAKTID

2.1. Itaalia riigi antud kaks riigilaenu

(15) 23. aprillil 2018 algatas komisjon kahe riigilaenu (edaspidi „meede“) suhtes ametliku uurimismenetluse.

(16) Esialgne laen oli ette nähtud 2. mai 2017. aasta dekreet-seaduses nr 55 „Kiireloomulised meetmed, et tagada Alitalia S.p.A. osutatava teenuse katkematus“ ([6]) (edaspidi dekreet-seadus 55/2017“). Alitalia S.p.A suhtes algatati 2. mail 2017 erakorraline haldusmenetlus (vt põhjendus 41).

([4]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

([5]) Adria oli juba esitanud kaebused esialgse laenu ja täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu kohta (vt põhjendused 1 ja 4), aga ta ei olnud esitanud märkusi menetluse algatamise otsuse kohta.

([6]) Decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55 - Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A. (GU Serie Generale nr 100, 2.5.2017). Kuigi dekreet-seadus 55/2017 kaotas kehtivuse, sest seda ei muudetud asjaomase tähtaja jooksul seaduseks, säilitati selle mõju 21. juuni 2017. aasta seadusega nr 96.

(17) Dekreet-seaduse 55/2017 artiklis 1 oli sätestatud, et „vältimaks erakorralise haldusmenetluse ajal ettevõtja Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. osutatava teenuse katkemist seoses riigisiseste ja rahvusvaheliste lennuühendustega, sealhulgas nendega, mille suhtes kehtib kehtivate Euroopa õigusaktide kohaselt avaliku teenindamise kohustus, ning võttes arvesse sotsiaalseid probleeme ja suurt ebamugavust, mida selline katkemine tekitaks kasutajatele, rahastatakse [—] ettevõtjat Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A., kelle suhtes on algatatud erakorraline haldusmenetlus, kuue kuu pikkusel ajavahemikul tasu eest kuuesaja miljoni euroga, mida tuleb kasutada selle äriühingu ja erakorralise haldusmenetlusega hõlmatud muude kontserni kuuluvate äriühingute esmaste juhtimisvajaduste rahuldamiseks [—]“. Kuigi laenu andmist käsitlevas õigusaktis osutatakse meetmele kui rahastamisele ning Itaalia ja Alitalia ei sõlminud laenulepingut, kasutab komisjon meetmele viidates terminit „laen“, sest rahalised vahendid tuli koos intressiga tagasi maksta.

(18) Riigi antud esialgse laenu intressimäär oli kuue kuu EURIBOR pluss 1 000 baaspunkti ning see tuli tagasi maksta kuue kuu jooksul alates laenu väljamaksmisest, st 5. novembriks 2017. Esialgne laen tuli tagasi maksta eelisjärjekorras võrreldes teiste laenudega, mis Alitalial erakorralise haldusmenetluse ajal tekkisid.

(19) Kõigepealt lükkas Itaalia esialgse laenu lõpptähtaega dekreet-seadusega 148/2017 edasi kuue kuu võrra, 5. maini 2018; seejärel lükkas ta lõpptähtaega edasi 4. detsembri 2017. aasta seadusega nr 172 ([7]) (edaspidi „seadus 172/2017“) 30. septembrini 2018. Veel üks esialgse laenu tähtaja pikendamine, 15. detsembrini 2018, sätestati 27. aprilli 2018. aasta dekreet-seaduses 38/2018. Hiljem muudeti seda lõpptähtaega veel mitu korda (vt punkt 2.2.1).

(20) Dekreet-seadusega 148/2017 andis Itaalia täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu, mille tulemusel suurenes riikliku rahastamise summa 900 miljoni euroni. Dekreet-seaduse 148/2017 artikli 12 lõikes 2 oli sätestatud, et „tagamaks erakorralise haldusmenetlusega kuni äritegevuse võõrandamiseni võetud transpordikohustuste täitmine, katkestamata lennutransporditeenuste osutamist, et kuni kindlaksmääratava ja rakendatava äritegevuse võõrandamise menetluse lõpuleviimiseni oleks tagatud lõikes 1 osutatud ettevõtjate pakutavad regulaarsed riigisisesed ja rahvusvahelised lennuühendused, suurendatakse rahastamise summat [—] 300 miljoni euro võrra, mis antakse üle 2018. aastal“. Kuna täiendav 300 miljoni euro suurune laen anti esialgse laenu summa suurendusena, kehtisid samad tingimused nagu esialgse laenu puhul, sealhulgas sama intressimäär, aga mitte sama laenu lõpptähtaeg. Hiljem nende kahe laenu lõpptähtajad ühtlustati (vt punkt 2.2.1).

(21) Dekreet-seaduse 148/2017 kohaselt pidi riik maksma täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu Alitaliale välja 2018. aastal ja see tuli tagasi maksta 31. detsembriks 2018. Selle dekreet-seadusega pikendati ühtlasi pakkumismenetluse (vt punkt 2.6) lõpuleviimise tähtaega 30. aprillini 2018, et võimaldada võõrandada Alitalia ärikompleks.

2.2. **Kahe riigilaenu väljamaksmise ajakava**

(22) Esialgne laen ja täiendav 300 miljoni euro suurune laen anti õigusaktidega ja need tuli välja maksta pärast majandusarengu ministri ning majandus- ja rahandusministri dekreedi vastuvõtmist. Nende õigusaktide kohaselt rahastati kahte riigilaenu majandusarengu ministrile eraldatud eelarvest.

(23) Dekreetseaduse 55/2017 kohaselt anti esialgne laen selleks, et vältida erakorralise haldusmenetluse ajal Alitalia rahvusvaheliste ja riigisiseste lendude katkemist, sealhulgas Alitalia avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud lendude katkemist, võttes arvesse suuri sotsiaalseid raskusi ja suurt ebamugavust, mida Alitalia lendude katkemine oleks kasutajatele tekitanud.

([7]) Legge 4 dicembre 2017, n. 172 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. Modifica alla disciplina dell'estinzione del reato per condotte riparatorie (GU Serie Generale nr 284, 5.12.2017).

(24) Esialgne laen tuli maksta välja majandusarengu ministri ning majandus- ja rahandusministri dekreedi alusel viie päeva jooksul alates erakorralise haldusmenetluse algatamisest Alitalia suhtes ning seda tuli kasutada kõnealuse äriühingu ja erakorralise haldusmenetlusega hõlmatud muude kontserni kuuluvate äriühingute kiireloomuliste tegevusvajaduste rahuldamiseks. Kiireloomulised tegevusvajadused hõlmasid ka vajadusi seoses rahvusvaheliste süsteemidega, mida kasutatakse majandussuhete korraldamiseks lennuettevõtjatega.

(25) 4. mail 2017 taotlesid Alitalia erivolinikud, et 600 miljoni euro suurusest laenust makstaks 240 miljoni eurot kiireloomulise ettemaksena. Itaalia ametiasutuste sõnul tehti seda eelkõige selleks, et i) vältida selle raha otsasaamist, mida Alitalia vajas oma äritegevuse elluviimiseks erakorralisele haldusmenetluse algusele vahetult järgnevatel päevadel, ning ii) et võimaldada Alitalial maksta ära tagatis, mida nõudis Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon (edaspidi „IATA“). Oli oht, et kui Alitalia tagatist ei maksa, peatatakse tema juurdepääs IATA hallatavatele süsteemidele, ([8]) mis on olulised talitluspidevuse tagamiseks. See tagatis maksti 2017. aasta mais.

(26) 2017. aasta oktoobris tehti Alitaliale kättesaadavaks esialgse laenu teine osamakse summas 360 miljonit eurot. Itaalia ametiasutuste sõnul tehti seda erivolinike taotluse alusel, et tagada Alitaliale vajalikud rahalised vahendid regulaarsete lendude säilitamiseks enne asjakohase äritegevuse võõrandamise lõpuleviimist.

(27) Vastavalt dekreet-seadusele 148/2017, millega anti täiendav 300 miljoni euro suurune laen, võimaldati laen eesmärgiga tagada, et Alitalia ja teised kontserni kuuluvad äriühingud saavad kuni Alitalia äritegevuse võõrandamiseni täita oma lennuteenuse osutamise kohustusi ilma katkestusteta.

(28) Dekreet-seadus 148/2017 muudeti seadusega 172/2017 seaduseks. Selles seaduses märgiti, et laenupikendust oli vaja Alitalia transporditeenuse osutamise kohustuste täitmise tagamiseks.

(29) Täiendav 300 miljoni euro suurune laen maksti Alitaliale välja 15. jaanuaril 2018.

2.2.1. *Kahe riigilaenu lõpptähtaegade ühtlustamine*

(30) 27. aprillil 2018 nähti dekreet-seadusega 38/2018 taas ette esialgse laenu lõpptähtaja edasilükkamine, kuni 15. detsembrini 2018. Selle dekreet-seadusega kehtestati ühtlasi sama kuupäev täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu lõpptähtajaks, ühtlustades seeläbi esialgse laenu ja täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu lõpptähtajad.

(31) 14. detsembril 2018 kehtestati dekreet-seadusega 135/2018 kahe riigilaenu lõpptähtajaks 30 päeva alates Alitalia varade müügist või igal juhul hiljemalt 30. juuni 2019.

2.2.2. *Majanduskasvu käsitleva dekreet-seaduse sätted*

(32) 30. aprillil 2019 võttis Itaalia vastu dekreet-seaduse nr 34 „Kiireloomulised meetmed majanduskasvu toetamiseks ja konkreetsete kriisiolukordade lahendamiseks“ ([9]) (edaspidi „majanduskasvu käsitlev dekreet-seadus“), milles sätestati:

a) kahe riigilaenu kõrgema nõudeõiguse järgu kaotamine võrreldes muude võlgadega, mis on Alitalial tekkinud erakorralise haldusmenetluse ajal;

b) kahe riigilaenu tagasimaksmise edasilükkamine kuni Alitalia varade müügini erakorralise haldusmenetluse tulemusel;

([8]) Mitmesugused süsteemid, nagu IATA Billing and Settlement Plan, IATA Cargo Accounts Settlement Systems ja IATA Clearing House.

([9]) Decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 - Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi (GU Serie Generale nr 100, 30.4.2019). Dekreetseadus 34/2019 muudeti seaduseks 28. juuni 2019. aasta seadusega nr 58 (GU Serie Generale nr 151, 29.6.2019).

c) riigile selle intressi maksmine, mis on kogunenud alates kahe riigilaenu maksmisest Alitaliale kuni hiljemalt 31. maini 2019;

d) majandus- ja rahandusministeeriumile antav luba kasutada kahelt riigilaenult kogunenud intressi selle uue äriühingu aktsiate märkimiseks, millele antakse üle Alitalia varad.

(33) Majanduskasvu käsitleva dekreet-seaduse vastuvõtmise tulemusel lõppes 31. mail 2019 intressi kogunemine kahelt riigilaenult.

(34) 2. detsembril 2019 muudeti majanduskasvu käsitlevat dekreet-seadust dekreet-seadusega nr 137 „Kiireloomulised meetmed, et tagada ettevõtjate Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. ja Alitalia CityLiner S.p.A. osutatava teenuse katkematus erakorralise haldusmenetluse ajal“, ([10]) millega ühtlustati intressi maksmise lõpptähtaeg põhisumma omaga, kuna sellega lükati põhisumma ja intressi maksmine edasi selle ajani, kui Alitalia varad on erakorralise haldusmenetluse käigus ära müüdud.

(35) Kahe riigilaenu hindamist ühe meetmena on käsitletud punktis 5.1.4.1.1.

2.3. **Abisaaja**

(36) Meetme puhul on abisaajad ettevõtja Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A in amministrazione straordinaria (edaspidi „Alitalia“) ning otseselt ja kaudselt talle kuuluvad tütarettevõtjad.

(37) Nii dekreet-seaduses 55/2017, mis oli esialgse laenu õiguslik alus, kui ka dekreet-seaduses 148/2017, mis oli täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu õiguslik alus, on sätestatud, et kaks riigilaenu antakse Alitaliale. Dekreet-seadusega 55/2017 antakse „ettevõtjale Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. [—] tasu eest 600 miljoni euro suurune laen“ (vt põhjendus 17); dekreet-seaduses 148/2017, millega antakse Alitaliale täiendav 300 miljoni euro suurune laen, viidatakse dekreet-seadusega 55/2017 antud rahalistele vahenditele.

(38) Alitalia on ettevõtja, kelle peakontor asub Fiumicinos Roomas ja kes tegutseb lennutranspordi sektoris. 31. detsembril 2017 töötas Alitalias kokku 11 377 inimest ([11]). Alitalia omandistruktuur ja Alitalia kontserni struktuur on esitatud joonisel 1 ([12]) ning ettevõtja Compagnia Aerea Italiana S.p.A. (edaspidi „CAI“) aktsionärid ([13]) 2019. aasta mai seisuga on esitatud tabelis 1.

([10]) Decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 - Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (GU Serie Generale nr 282, 2.12.2019).

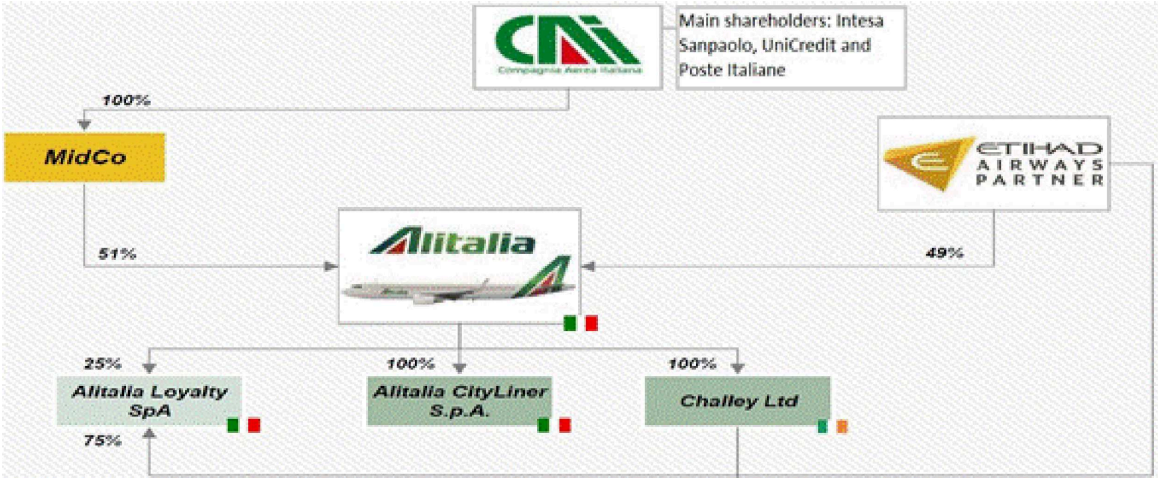
([11]) Vastavalt erivolinike 11. juuli 2018. aasta aruandele, mis on kättesaadav aadressil http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/allegato_2_alitaliarelazione2017.pdf.

([12]) Joonis 1 on koostatud vastavalt teabele dokumendis „6. lisa. Alitalia kontserni organisatsiooni struktuuri skeem“, mis oli lisatud päästmisabi teatisele, mille Itaalia esitas 23. jaanuaril 2018 (vt põhjendus 6).

([13]) Muud aktsionärid, kelle osalus on 1 % või väiksem, on muu hulgas Factorit S.p.A. (1 %), Macca Srl (0,96 %) ja väikese osaga Air France-KLM (0,73 %).

Joonis 1

Alitalia omandistruktuur ja Alitalia kontserni struktuur 23. jaanuaril 2018



Tabel 1

CAI aktsionärid 2019. aasta mais (komisjonile teadaolevalt ei ole aktsionäride struktuur muutunud)

Shareholders of CAI, May 2019	Ownership %
Unicredit S.p.A	36.59
Intesa Sanpaolo	27.48
Banca Popolare di Sondrio Societa Cooperativa per Azioni	9.11
Atlantia S.p.A	6.52
Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A	6.11
MPS Leasing & Factoring S.p.A	3.97
IMMSI S.p.A	2.18
Poste Italiane S.p.A	2.02
PIRELLI & C.S.P.A.	1.4
Other shareholders equal or below 1%	4.62
Total	**100**

(39) Kui Alitalia suhtes algatati erakorraline haldusmenetlus, kuulus talle ettevõtjate Alitalia CityLiner S.p.A. (edaspidi „Cityliner“) ja Challey Ltd kogu aktsiakapital. Cityliner, kes on täielikult Alitaliale kuuluv piirkondlik lennuettevõtja, ([14]) tegutseb Alitalia transporditeenuste osutajana ([15]) lühilendude võrgustiku osas. Challey Ltd on Iirimaal asuv tütarvaldusettevõtja, kes omakorda kontrollib muid, samuti Iirimaal asuvaid ettevõtjaid (edaspidi „Iiri tütarettevõtjad“), kellele kuuluvad kõik Alitalia ja Citylineri kasutatavad Iirimaal registreeritud õhusõidukid ning kellel on vähemusosalused muudes osaliselt neile kuuluvates äriühingutes. Challey Ltd ja Iiri tütarettevõtjate suhtes ei kohaldata erakorralist haldusmenetlust. Alitalia koos oma tütarettevõtjatega moodustab Alitalia kontserni ([16]) (edaspidi „Alitalia kontsern“). Kuna Alitalia arvele langeb suurem osa Alitalia kontserni tegevusest ja ettevõttes töötab 97 % Alitalia kontserni kõigist töötajatest, ([17]) käsitlevad kõik kontserni hindamised *mutatis mutandis* ka Alitaliat.

(40) Alitalia kuulub 49 % ulatuses ettevõtjale Etihad Investment Holding Company LLC ja 51 % ulatuses ettevõtjale MIDCO S.p.A., kelle ainuomanik on ettevõtja CAI S.p.A. Alates sellest, kui CAI S.p.A. 2008. aastal Alitalia omandas, on Alitalia olnud pidevalt kahjumis. Ta üritas oma seisundit 2017. aasta alguses parandada ulatusliku kulude vähendamise kavaga, mille eesmärk oli vähendada kulusid enam kui 1 miljardi euro võrra, luues seeläbi eeldused täiendavaks rahastamiseks (2 miljardit eurot, sealhulgas 900 miljonit eurot uut raha), mille oleks taganud eelkõige tema aktsionär Etihad (edaspidi „tervendamiskava“, vt punkt 4.2.1.1). Tervendamiskava kavatseti kehtestada maksejõuetuseelse menetluse abil ([18]). See menetlus ([19]) eeldas töötajate nõusolekut, ([20]) kuna ulatuslikud kulude vähendamise meetmed oleksid neid mõjutanud. Töötajad keeldusid aga 24. aprillil 2017 korraldatud hääletusel nõusolekut andmast meetmete tõttu, millega kavatseti vähendada tööjõukulusid, alandades muu hulgas keskmist palka 33 %. Kuna tervendamiskava polnud võimalik rakendada ja aktsionärid ei andnud täiendavaid rahalisi vahendeid, algatati Alitalia suhtes erakorraline haldusmenetlus.

2.4. **Erakorraline haldusmenetlus**

(41) Alitalia juhatuse taotluse alusel algatati Alitalia suhtes Itaalia majandusarengu ministeeriumi 2. mai 2017. aasta dekreediga erakorraline haldusmenetlus ([21]). Selle dekreediga määrati ühtlasi kolm erivolinikku Alitaliat juhtima. Seejärel kuulutati Alitalia Civitavecchia kohtu 11. mai 2017. aasta otsusega maksejõuetuks. 12. mail 2017 algatati Itaalia majandusarengu ministeeriumi dekreediga erakorraline haldusmenetlus ka Citylineri suhtes ([22]). Seejärel kuulutati Cityliner Civitavecchia kohtu 26. mai 2017. aasta otsusega maksejõuetuks.

([14]) Vt majandusarengu ministri 12. mai 2017. aasta dekreet, millega algatatakse ettevõtja Cityliner suhtes erakorraline haldusmenetlus, avalikult kättesaadav Alitalia erakorralise haldusmenetluse veebisaidil: www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/estensione_procedura.pdf.

([15]) Vt Alitalia ja Citylineri maksejõuetuse põhjuseid käsitlev aruanne (*Relazione sulle cause di insolvenza di Alitalia e Cityliner*), lk 55, punkt 85 jj, koostatud 26. jaanuaril 2018 erivolinike poolt ja avaldatud Alitalia erakorralise haldusmenetluse veebisaidil: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/relazione_cause_insolvenza.pdf.

([16]) Vt http://corporate.alitalia.com/static/upload/201/0000/20160325_alitalia_sai_mogc-231_general-section.pdf.

([17]) Vt erakorralise haldusmenetluse kava lk 20, punkt 1.2.2, avaldatud Alitalia erakorralise haldusmenetluse veebisaidil: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/programma_0418.pdf.

([18]) Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 267 - Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa (GU Serie Generale nr 81, 6.4.1942, hiljem aastate jooksul muudetud), artikkel 67. Sellele dekreedile viidatakse edaspidi kui Itaalia pankrotiseadusele.

([19]) Itaalia pankrotiseaduse artikli 67 kolmanda lõigu punkti d kohane „piano di risanamento“ on menetlus äriühingute jaoks, kes on rahalistes raskustes, mida on võimalik kõrvaldada, st tänu olukorra konkreetsele laadile võib olla võimalik seda parandada ja selleks on olemas piisavad ressursid. Selle menetluse korral haldab taastamiseks tehtavaid jõupingutusi äriühing, mitte õigusasutus.

([20]) Erivolinike 11. juuli 2018. aasta aruande kohaselt (vt joonealune märkus 20), oli Alitalia kontsernis 31. detsembril 2017 sõlmitud 11 755 töölepingut, mille põhjal oli Alitalia S.p.A ja CityLineri täistööajale taandatud töötajate arv 10 871. KPMG aruandes (vt punkt 4.2.1.2) on märgitud, et 31. detsembril 2016 oli Alitalia kontserni (sh tema Iiri tütarettevõtjate) täistööajale taandatud töötajate arv 10 781.

([21]) Vastavalt Marzano seadusele koostoimes Prodi-*bis* seadusega.

([22]) Citylinerit on kirjeldatud põhjenduses 39.

(42) 20. märtsil 2019 esitatud teabes märkisid Itaalia ametiasutused, et kuna Alitalia suhtes algatati erakorraline haldusmenetlus, võeti eraaktsionäridelt ära kõik juhtimis- ja kontrolliõigused Alitalia suhtes. Nende asemel anti äriühingu juhtimise ülesanne erakorralist haldusmenetlust käsitlevate õigusaktide alusel erivolinikele seniks, kuni majandusarengu minister kiidab heaks erakorralise haldusmenetluse kava. Erakorralise haldusmenetluse kava vastuvõtmise korral oleks neil õigus majandusarengu ministeeriumi järelevalve all Alitalia varasid müüa.

(43) 26. jaanuaril 2018 esitasid Alitalia erivolinikud majandusarengu ministeeriumile kava, mille eesmärk oli müüa Alitalia kasutatavad varad ([23]) aasta jooksul; kava kiideti heaks ministri 23. märtsi 2018. aasta dekreediga. 7. mail 2019 lükati müügikava täitmise algne tähtaeg edasi 23. märtsini 2020.

(44) Heakskiidetud erakorralise haldusmenetluse kavas sätestatud müügimenetlus hõlmas varasid seoses äritegevusega, mida viisid ellu Alitalia ja Cityliner ehk äriühingud, kelle suhtes kohaldati erakorralist haldusmenetlust.

2.4.1. *Erakorraline haldusmenetlus (seadusandlik dekreet nr 270/1999, Prodi-bis seadus)*

(45) Erakorraline haldusmenetlus on maksejõuetusmenetlus, mis on sätestatud 8. juuli 1999. aasta seadusandlikus dekreedis nr 270 ([24]) (edaspidi „Prodi-*bis* seadus“) seoses suurettevõtjate maksejõuetusega ning mille eesmärk on need ettevõtjad päästa, säilitades nende väärtuse tegevuse jätkamisega kuni restruktureerimise või varade müügini. Ettevõtjate suhtes algatatakse erakorraline haldusmenetlus üksnes juhul, kui nende majandusliku tasakaalu taastamine tundub võimalik.

(46) Erakorralise haldusmenetluse korral võetakse varasematelt aktsionäridelt ära otsustusõigus, samal ajal kui äriühing jätkab tegevust. Äritegevuse juhtimise ja äriühingu varade haldamise võtavad üle erivolinikud. Nad määrab kohus, kes kuulutab äriühingu maksejõuetuks. Erivolinikud tegutsevad kooskõlas erakorralise maksejõuetuse kavaga (restruktureerimine või varade müük), mille on kiitnud heaks majandusarengu minister.

(47) Erakorralise haldusmenetluse korral külmutatakse enne menetlust tekkinud võlad ja need allutatakse võlgadele, mis tekivad erakorralise haldusmenetluse ajal äritegevuse jätkamise tulemusel. Selliste erakorralise haldusmenetluse ajal tekkinud võlgade nn ülikõrge nõudeõiguse järk on kehtestatud konkreetse õigusnormiga.

2.4.2. *Erakorraline haldusmenetlus suurettevõtjate puhul, kellel on vähemalt 500 töötajat ja 300 miljonit eurot võlgu (dekreet-seadus nr 347/2003, Marzano seadus)*

(48) Suurettevõtjate suhtes, kellel on vähemalt 500 töötajat ja vähemalt 300 miljonit eurot võlgu, kehtivad 23. detsembri 2003. aasta dekreet-seaduse nr 347 ([25]) (edaspidi „Marzano seadus“) kohaselt täiendavad erieeskirjad. Alitalia kuulub Marzano seaduse kohaldamisalasse, sest nagu on märgitud Alitalia maksejõuetuks kuulutamise kohtuotsuses, on Alitalial „üle 500 töötaja vähemalt ühe aasta jooksul ning võlad, mille summa ületab 300 miljonit eurot“ ([26]).

(49) Marzano seaduse kohaselt võivad äriühingud esitada taotluse selles seaduses sätestatud erakorralise haldusmenetluse algatamiseks enda suhtes otse majandusarengu ministeeriumile, isegi enne seda, kui kohus on teinud otsuse nende maksejõuetuse kohta. Erivolinikud määrab majandusarengu minister, mitte kohus; nad tegutsevad majandusarengu ministeeriumi järelevalve all. Erakorralise haldusmenetluse esialgne kestus on 12 kuud alates sellest, kui majandusarengu minister annab erakorralise haldusmenetluse kavale oma heakskiidu, aga majandusarengu ministeeriumi dekreedi alusel on võimalik kestust pikendada veel (kuni) 36 kuu võrra. Kui tegemist on kontserniga, võidakse menetlust kohaldada lisaks emaettevõtjale ka teiste kontserni kuuluvate ettevõtjate suhtes (nagu juhtus Citylineri puhul).

([23]) Vastavalt Marzano seaduse artiklile 4 koostoimes Prodi-*bis* seaduse artikli 27 lõike 2 punktiga a ning artikliga 54 jj.

([24]) Decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 - Nuova disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, a norma dell'articolo 1 della legge 30 luglio 1998, n. 274 (GU Serie Generale nr 185, 9.8.1999).

([25]) Decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347 – Misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza (GU Serie Generale nr 298, 24.12.2003).

([26]) http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/en_alitalia-sentenza-17_2017-eng1.pdf

(50) Lisaks on Marzano seaduses sätestatud olulisi avalikke teenuseid osutavate äriühingute kohta järgmist:

— erivolinikel on õigus müüa ettevõtte vara läbirääkimistega menetluse abil (tingimusel, et müügihind, milles erivolinikud ostjaga kokku lepivad, ei ole madalam kui sõltumatu eksperdi aruandes kindlaks määratud turuväärtus).

2.5. **Itaalia valitsuse liikmete avalikud avaldused**

(51) 25. aprillil 2017, pärast seda, kui töötajad olid tervendamiskava tagasi lükanud, andis tollane majandusarengu minister, kelle portfelli kuulus Alitalia, intervjuu Itaalia ajalehele Corriere della Sera. Minister välistas riigistamise ja võimaluse, et riik maksab tagasi Alitalia võlad. Vastusena küsimusele Alitaliale antava võimaliku üleminekulaenu kohta teatas minister aga, et valitsus annab „[m]inimaalselt vajaliku protsessi lõpuleviimiseks [st et erivolinikud saaksid Alitalia varad müüa]. Lendude peatamine ei ole mõeldav, sest see ohustaks ühendusi ja tekitaks kahju reisijatele, tuues kaasa üsna märkimisväärsed otsesed ja kaudsed tagajärjed“ ([27]).

(52) 30. aprillil 2017 küsiti majandusarengu ministrilt meediale antud intervjuus, miks ei ole võimalik lasta Alitalial maksejõuetuks jääda. Minister selgitas, et Alitalia maksejõuetus „[o]leks sisemajanduse koguprodukti seisukohast šokk, mille mõju oleks suurem kui stsenaariumil, kus kuueks kuuks antakse valitsuse laen, et leida ostja [—]. Me ei saa [lasta tal] päeva pealt maksejõuetuks jääda, sest siis kaotaksime ühendused riigi eri osade vahel. Ei ole teisi ettevõtjaid, kes oleksid valmis ühendused tagama, nii et need kaoksid teatavaks ajaks“ ([28]).

(53) 2. mail 2017 teatati ühes Itaalia finantslehes, et tollase peaministri sõnul valitsus „ei sekkunud üksnes aktsionäride koosoleku sõnaselge taotluse alusel, vaid ka seepärast, et me vastutame teatavate põhiteenuste tagamise eest“ ([29]). Samas artiklis märkis territoriaalse sidususe ja Lõuna-Itaalia minister, et „[ministrite nõukogu] otsustega Alitalia kohta, erakorralise haldusmenetluse ja kuueks kuuks antava üleminekulaenu kohta oleme kindlustanud kõigi marsruutide säilimise. Lennuühendus Lõuna-Itaaliaga on seega tagatud“.

(54) Itaalia meedias 3. mail 2017 avaldatud artiklis märkis tollane majandusarengu minister, et „valitsuse strateegia on alati olnud minimeerida mõju riigieelarvele“ ja et valitsus „[ü]ritas vältida“ 600 miljoni euro suuruse üleminekulaenu andmist, aga see oli „vajalik ja möödapääsmatu ebameeldiv otsus“, sest „lennukite hoidmine hommikust õhtuni maa peal maksaks Itaalia maksumaksjatele palju rohkem“. Artiklis meenutas minister seejärel, et „Alitalialt on ettemaksuga broneeritud 4,9 miljonit piletit“ ning kõige peatamine tekitaks kahju „SKP-le [ja Itaalia] mainele ning sel juhul [—] kaoks riigis ühendused päevadeks või nädalateks ja see on võimatu“. Ministri sõnul oli esialgse laenu eesmärk „seega vältida halvemat majanduslikku olukorda“ ([30]).

(55) 15. oktoobril 2017 avaldatud intervjuus teatas tollane taristu- ja transpordiminister, et täiendav 300 miljoni euro suurune laen andis erivolinikele „meelerahu. Me ei taha Alitaliat odavalt müüa, vaid lihtsalt müüa. Me näeme, mis juhtus Air Berliniga, mille omandas Lufthansa: tema lennukite ja töötajate arv on nüüd poole väiksem. Põhitegevuse lõpetamine tähendab aga alati kõigi jaoks kaotust. Sellepärast järgime Alitalia puhul pigem Meridiana mudelit: soovime leida sobiva partneri, kes on võimeline tegevust tõhustama“. Kui ministrilt küsiti, kas järgmine valitsus peab Alitaliaga tegelema, vastas ta: „Mitte tingimata. See ettevõte eksisteerib praegu ja ka edaspidi. Homme lõpeb pakkumuste vastuvõtmine, vaatame, mida volinikud meile ütlevad. Enne jõule saame Alitalia tulevikust selge ettekujutuse. Praegune valitsus ei taha aga teha rutakaid otsuseid ([31])."

([27]) https://www.corriere.it/economia/17_aprile_25/escluso-salvataggio-stato-ma-voli-saranno-garantiti-b7bc7812-29e4-11e7-9909-587fe96421f8.shtml

([28]) https://tg24.sky.it/economia/2017/04/30/intervista-carlo-calenda-alitalia.html

([29]) https://www.ilsole24ore.com/art/alitalia-arrivano-commissari-gubitosi-laghi-e-paleari-prestito-ponte-600-mln-AEfKMpEB?refresh_ce=1

([30]) http://www.ilgiornale.it/news/economia/alitalia-prestito-600-milioni-calenda-agli-italiani-gi-1392415.html

([31]) https://www.repubblica.it/economia/2017/10/15/news/graziano_delrio_bus_treni_e_piu_metro_un_piano_da_30_miliardi_per_rilanciare_i_trasporti_-178383342/

(56) Pärast seda, kui valitsus oli Lufthansa pakkumuse tagasi lükanud (vt joonealune märkus põhjenduses 61), märkis tollane taristu- ja transpordiminister 24. novembril 2017 avaldatud intervjuus, et Lufthansa pakkumus „ei olnud kooskõlas nii suure riigiga nagu Itaalia ja sellise ettevõttega nagu Alitalia, kellel on tuhandeid töötajaid ja kes tagab riigis mõned kõige olulisemad ühendused. Me ootame, kuni meile esitatakse tööstusarenduskava nime vääriv kava, mitte selline kava, mis tekitab töötajatele üksnes kannatusi. Meil on aega kuni valitsuse ametiaja lõpuni; üritame saavutada parimad tingimused. Tuletan meelde, et Alitalia kriis on tingitud juhtimisvigadest, mitte turust, mis laieneb tegelikult kiirelt ([32])".

2.6. **Alitalia müügiprotsess ja selle pikendamine**

(57) Dekreet-seaduse 55/2017 (millega anti esialgne laen) artiklis 1 oli sätestatud, et erakorralise haldusmenetluse kava koostamiseks pidid erivolinikud avaldama 17. maiks 2017 osalemiskutse Alitalia ärikompleksi ostmiseks või restruktureerimiseks. Sellele osalemiskutsele järgneva protsessi – mis tuli ellu viia kuue kuu jooksul alates esimesest rahastamisest – eesmärk oli tagada läbipaistvuse, võrdse kohtlemise ja mittediskrimineerimise põhimõtete järgmine.

(58) 17. mail 2017 avaldasid erivolinikud kooskõlas dekreet-seaduse 55/2017 artikliga 1 osalemiskutse eesmärgiga otsustada, kas Alitalia on võimalik restruktureerida või tuleb tema varad kas tegevusüksuste või kasutusel olevate varade ja lepingutena maha müüa.

(59) Osalemishuvist teatamise tähtaeg lõppes 21. juulil 2017. 1. augustil 2017 korraldasid erivolinikud majandusarengu ministri volituse alusel pakkumismenetluse, et müüa erakorralise haldusmenetlusega hõlmatud äriühingute (Alitalia ja Cityliner) varad tegevusüksustena; seejuures oli pakkumuste esitamise tähtaeg 16. oktoober 2017 ja müügiprotsessi lõpuleviimise tähtaeg 5. november 2017.

(60) Pakkumismenetluse tarbeks jagati enamik erakorralise haldusmenetlusega hõlmatud äriühingute (Alitalia ja Cityliner) varadest eraldi tegevusüksusteks, mille moodustasid täpsemalt a) äritegevus tervikuna („tervikpartii") või b) lennundustegevus („lennunduspartii") ja c) teenindustegevus („teenindupartii"). Lennunduspartiisse kuulusid varad ja õigussuhted seoses erakorralise haldusmenetlusega hõlmatud äriühingute korraldatava lennutranspordiga, sealhulgas lennukipark, teenindusajad, kaubamärk, Iiri tütarettevõtjate õhusõidukid ning rendi- ja hooldusleping. Teenindupartiisse kuulusid erakorralise haldusmenetlusega hõlmatud äriühingute varad ja õigussuhted seoses lennujaamades osutatavate teenustega kolmandate isikute abistamiseks maa peal. Tervikpartii hõlmas lennunduspartii ja teenindupartii varasid ja õigussuhteid. Pakkuja võis vabalt kindlaks määrata ostupakkumuse ulatuse.

(61) Dekreet-seadusega 148/2017, millega anti täiendav 300 miljoni euro suurune laen, määrati müügiprotsessi lõpuleviimise esialgse tähtaja 5. november 2017 asemele 30. aprill 2018. Pärast edutut pakkumismenetlust ([33]) algatasid erivolinikud 22. detsembril 2017 uue läbirääkimistega menetluse ([34]) Alitalia varade müümiseks.

([32]) www.ilmessaggero.it/economia/flashnews/alitalia_gubitosi_il_2017_si_chiudera_con_una_crescita_dei_ricavi-3380622.html

([33]) Nagu on märgitud erakorralise haldusmenetluse kava leheküljel 133, ei vastanud ükski esitatud pakkumus (mh ettevõtjate Lufthansa, EasyJet ja Airport Handling S.p.A. pakkumused) menetluseeskirjadele. Eelkõige, nagu on märgitud 27. märtsil 2019 Itaalia Saadikutekoja IX ja X ühiskomitees toimunud ärakuulamisel esitatud erivolinike ettekande leheküljel 17, puudusid neil pakkumustel siduvad ja põhielemendid (pakkumuse tagatis, lepingudokumendid või tööstuskava).

([34]) Läbirääkimistega menetluse võimalus on sätestatud Marzano seaduse artikli 4 lõikes 4-*quarter* pakkumismenetluse alternatiivina. Läbirääkimistega menetlus peab toimuma ilma läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtete järgimist piiramata.

(62) Läbirääkimistega menetluse algne tähtaeg oli 10. aprill 2018, mida pikendati hiljem 31. oktoobrini 2018. Läbirääkimistega menetluse lõpuks 31. oktoobril 2018 oli saadud neli pakkumust ([35]). Erivolinikud pidasid kehtivaks üksnes Itaalia raudtee-ettevõtja Ferrovie dello Stato (edaspidi „FS“) pakkumust, millel oli 17,5 miljoni euro suurune tagatis. Kuna FSi pakkumus oli tingimuslik, anti FSile siduva pakkumuse esitamiseks uus tähtaeg. Siduva pakkumuse esitamise tähtaega pikendati mitu korda, viimati 21. novembrini 2019.

(63) FS ei esitanud selleks kuupäevaks siduvat pakkumust. Kuna pakkumust ei esitatud, järeldab komisjon, et müügiprotsess ebaõnnestus ([36]).

2.7. **Menetluse algatamise otsus**

(64) Menetluse algatamise otsuses jõudis komisjon esialgsele järeldusele, et kaks riigilaenu kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(65) Eelkõige leidis komisjon, et kaks riigilaenu andsid Alitaliale majandusliku eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Väide, et Itaalia käitus Alitaliale kaht riigilaenu andes turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, ei ole tõenditega tõendatud.

(66) Komisjon oli abi siseturuga kokkusobivuse osas seisukohal, et Alitalia oli päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses raskustes olev äriühing, ning ta jõudis esialgsele järeldusele, et on tõsiseid kahtlusi kahe riigilaenu siseturuga kokkusobivuse suhtes vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c.

(67) Itaalia oli eelkõige väitnud, et kaks riigilaenu olid vajalikud selleks, et hoida ära äkiline turult lahkumine ja sellega kaasnevad negatiivsed tagajärjed, sest äriühingul on terves Itaalia lennutranspordisektoris oluline süsteemne roll. Komisjon leidis, et puudus piisav teave jõudmaks järeldusele ühist huvi pakkuva eesmärgi täitmise kohta.

(68) Komisjon kahtles ka kahe riigilaenu asjakohasuse kriteeriumi täitmises, kuna kaht riigilaenu ei makstud tagasi kuue kuu jooksul pärast nende esimest väljamaksmist Alitaliale. Lisaks sellele ei olnud selge, millal likvideerimine aset leiaks ning kas see viidaks lõpule mõistliku aja jooksul, nagu on ette nähtud päästmise ja ümberkorraldamise suunistes. Seega näis, et abi võimaldab Alitalia tegevuse jätkamist ajavahemikus 2017. aasta maist vähemalt 2019. aasta oktoobrini, hoides muidu mitteelujõulise ettevõtte turul märkimisväärselt kauem kui ajutine kuue kuu pikkune ajavahemik.

(69) Lisaks sellele kahtles komisjon, kas kahe riigilaenu puhul oli täidetud proportsionaalsuse kriteerium. Itaalia esitatud likviidsuskava sisaldas märkimisväärset likviidsuspuhvrit (2018. aasta esimese kvartali lõpus 796 miljonit eurot, mis vähenes järk-järgult 546 miljonile eurole 2018. aasta lõpus). Itaalia ei selgitanud aga, miks see ülemäärane likviidsus oli tingimata vajalik Alitalia tegevuse jätkamiseks kuue kuu jooksul. Seetõttu kahtles komisjon, kas abisumma piirdus minimaalselt vajalikuga.

(70) Itaalia esitatud teabe põhjal oli komisjon jõudnud esialgsele järeldusele, et Alitalia ei olnud kahele riigilaenule eelnenud 10 aasta jooksul saanud päästmisabi, ümberkorraldusabi ega ajutist ümberkorraldustoetust ning et päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktides 70 ja 71 sätestatud ühekordse abi põhimõtet oli järgitud. Komisjon oli varem järeldanud, et puudub majanduslik järjepidevus ettevõtjate CAI ja Alitalia Linee Aeree SpA

([35]) Nagu on märgitud 27. märtsil 2019 Itaalia Saadikutekoja IX ja X ühiskomitees toimunud ärakuulamisel tehtud erivolinike ettekande leheküljel 18, said erivolinikud 31. oktoobril 2018 kaks pakkumust (Ferrovie dello Stato ja EasyJet), ühe huviavalduse (Delta Air Lines) ja ühe mittesiduva teate (Lufthansa, edaspidi „Lufthansa pakkumus“).

([36]) Sellest on teatatud meedias: vt Il Corriere della sera, 21. november 2019, „Alitalia, il salvataggio salta ancora: ottavo rinvio per la cordata“; La Repubblica, 20. november 2019, „Si ferma la cordata Fs-Atlantia. Alitalia verso l'ottavo rinvio“; La Repubblica, 26. november 2019, „Alitalia, la resa del governo. Patuanelli: „La soluzione di mercato non c'è““.

vahel, kelle varad CAI oli osaliselt omandanud, kasutades neid seejärel praeguse Alitalia loomiseks ([37]). Alitalia Linee Aeree SpA oli varem saanud 300 miljoni euro suuruse laenu, mida komisjon pidas abiks ([38]) päästmise ja ümberkorraldamise suuniste eelmise versiooni alusel ([39]). Järjepidevuse korral ei oleks Alitalial olnud õigust päästmise ja ümberkorraldamise suuniste alusel abi saada.

3. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(71) Kolm huvitatud isikut (st Ryanair, asjaomane anonüümne isik ja Aegean) esitasid komisjonile ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohaselt oma märkused.

3.1. **Ryanair**

(72) Seoses abi olemasoluga väidab Ryanair, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte ei ole kohaldatav i) esialgse laenu suhtes, kuna Itaalia andis selle avaliku sektori asutusena, täites üldise huvi eesmärke seoses Alitalia transporditeenuse kasutajatega ja tema töötajatega ning seoses transporditeenuste territoriaalse järjepidevusega Itaalia Vabariigis, ega ii) täiendava 300 miljoni euro suuruse rahastamise suhtes, mida pole võimalik põhjendada riigi varasema riskipositsiooniga Alitalia suhtes.

(73) Seoses abi kokkusobivusega siseturuga väidab Ryanair, et kokkusobivuse tingimused pole täidetud. Mis puutub ühise huvi kriteeriumi, siis juhul, kui Alitalia lennukite kasutamine oleks lõpetatud, oleksid konkureerivad odavlennuettevõtjad saanud puuduva teenuse asendada – sealhulgas avaliku teenindamise kohustust täita –, nagu näitas lennuliikluse taaselustamine Budapesti ja Barcelona lennujaamades pärast vastavalt Malévi ja Spanairi pankrotti. Selle asemel et tõhustada Itaalia lennutransporditurru toimimist, abi hoopis pärsib seda ja kahjustab ühiseid huve. Abi kasutatakse ebaausaks konkurentsiks kasumlikel marsruutidel, võttes arvesse ka Alitalia uusi teenuseid ja algatusi (st uus Casa Italia ootesaal Rooma lennujaamas) ([40]). Seoses pikaajalise elujõulisuse taastamise tingimusega märgib Ryanair, et võttes arvesse äriplaani puudumist, tekitavad kaks riigilaenu Alitaliale põhjendamatu rahareservi. Samuti väidab Ryanair, et lisaks sellele, et Alitalia varadest ei piisa laenu tagasimaksmiseks, on ta endiselt kahjumlik, kuna ta kaotab 1,75 miljonit eurot päevas ja tema EBITDA on –0,7 miljonit eurot päevas.

3.2. **Anonüümne huvitatud isik**

(74) Seoses abi kokkusobivusega siseturuga väidab anonüümne huvitatud isik, et vastupidi tingimusele, et päästmisabi peaks olema oma laadilt kiire ja ajutine, kuna selle eesmärk on reageerida teravale likviidsuskriisile, eelistatakse abiga Alitaliat muude lennuettevõtjate ees. See tuleneb asjaolust, et abi parandab kunstlikult Alitalia finantsseisundit, sest Alitalia probleemid pole uued, vaid pigem pikaajalised probleemid, mis on viimastel aastatel märkimisväärselt ja pidevalt suurenenud.

(75) Peale selle väidab anonüümne huvitatud isik, et Alitaliale oleksid kättesaadavad olnud muud, turgu vähem moonutavad vahendid, millega oleks saanud tagada tegevuse jätkumise Alitalia erakorralise haldusmenetluse ajal.

3.3. **Aegean**

(76) Aegean märgib, et tema turuteadmiste kohaselt ei olnud esialgse laenu ja täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu tingimused kooskõlas sellise rahastamise tingimustega, mis oleks tõenäoliselt olnud turul kättesaadav sellisele raskustes lennuettevõtjale nagu Alitalia. Samuti märgib Aegean, et esialgse laenu ja täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu väidetav eesmärk oli tagada ettevõtte tegevuse jätkuvus. Seepärast on selge, et seda eesmärki taotledes ei oleks saanud Itaalia lähtuda majanduspõhimõtetest, vaid lähtus pigem poliitilistest kaalutlustest, nagu tööhõive säilitamine ja sotsiaalsete rahutuste vältimine.

([37]) 12. novembri 2008. aasta otsus K(2008) 6745 (lõplik) riigiabi N 510/2008 kohta – Itaalia – Lennuettevõtja Alitalia varade müük.

([38]) Komisjoni 12. novembri 2008. aasta otsus 2009/155/EÜ 300 miljoni euro suuruse laenu kohta, mida Itaalia andis ettevõtjale Alitalia nr C 26/08 (ex N 31/08).

([39]) Komisjoni teatis – Ühenduse suunised raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (ELT C 244, 1.10.2004, lk 2).

([40]) Uus Casa Italia ootesaal avati 2018. aasta juunis osana ootealast Rooma Fiumicino lennujaamas, mis on pealinna põhilennujaam, kust väljuvad peaaegu kõik Alitalia keskmise pikkusega ja kauglennud väljaspool Schengeni ala asuvatesse sihtkohtadesse. Ootesaali saavad kasutada üksnes Alitalia ja SkyTeami kliendid, kes lendavad teistel mandritel ja väljaspool Schengeni ala asuvatesse rahvusvahelistesse sihtkohtadesse.

(77) Seoses abi kokkusobivusega siseturuga väidab Aegean eelkõige, et:

a) abi ei piirdunud minimaalselt vajalikuga, sest see oli ilmselgelt ebaproportsionaalne nii selle summa kui ka tingimuste poolest. Abi ei võimaldanud Alitalial üksnes turul tegevust jätkata, vaid ka laiendada, avades uusi konkureerivaid marsruute, mille puhul lennukite täituvus on väga väike;

b) abil oli turule moonutav mõju, mis kestis kõigil päevadel, mil abi oli Alitalia käsutuses, ning täiendav negatiivne mõju tulenes kahe riigilaenuga saadud eelisest, mida Alitalia kasutas oma teenuste jõuliseks turundamiseks ja teiste lennuettevõtjatega konkureerimiseks;

c) vastupidi päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 55 alapunktile e kehtestas Alitalia struktuurimeetmed, nagu näitas uute marsruutide avamine, mis kujutas endast lennundusteenuste turu kontekstis turuosa omandamist ja tema tegevuse põhjendamatut laiendamist;

d) abi moonutavat mõju näitas uute marsruutide avamine, teatavate lendude sagenemine ja väikese täituvusega tegutsemine mõnel neist marsruutidest. Oli oht, et selline moonutav mõju muutub püsivaks, kuna abi oli Alitalia käsutuses liiga pikka aega.

4. ITAALIA ESITATUD TEAVE

4.1. Itaalia märkused

4.1.1. *Avaliku sektori asutuse kaalutlused*

(78) Itaalia sõnul oli esialgse laenu eesmärk rahuldada Alitalia ja teiste erakorralise haldusmenetlusega hõlmatud kontserni kuuluvate äriühingute (st Cityliner) kiireloomulisi juhtimisvajadusi (vt põhjendus 41). Need vajadused hõlmasid tagamist, et Alitalia saab enne otsuse tegemist tema restruktureerimise või varade müügi kohta osaleda endiselt lennuettevõtjate suhtes kohaldatavates rahvusvahelistes reguleerimissüsteemides, nagu IATA (vt põhjendus 17).

(79) Itaalia ametiasutused lisasid ka, et esialgne laen anti vajaduse tõttu vältida teenuse katkemist, võttes arvesse sotsiaalseid raskusi ja suurt ebamugavust, mida selline katkestus kasutajatele tekitaks, rikkudes seejuures muu hulgas Itaalia põhiseadusega tagatud õigust transporditeenuste territoriaalsele järjepidevusele Itaalia Vabariigis.

(80) Põhjendamaks väidet, et Alitalia lahkumisega kaasneksid reisijate lennutranspordi sektoris ja ühiskonnas olulised häired, esitas Itaalia järgmised andmed: 1. mail 2017 oli ajavahemikuks 2017. aasta maist kuni 2018. aasta märtsini pileteid broneeritud kokku 4 935 210 euro eest (juba väljastatud või veel väljastamata piletid), neist umbes 1,3 miljoni eest maikuuks ja enam kui poole miljoni eest kuu esimeseks 15 päevaks. Ajavahemikuks 2017. aasta maist kuni 2018. aasta märtsini väljastatud piletite koguväärtus oli 429 miljonit eurot (millest 125 miljonit eurot oli seotud üksnes 2017. aasta maiga), samas kui 2017. aasta mai esimeseks 15 päevaks broneeritud piletite eest reisijatele Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 261/2004 ([41]) kohaselt makstav hüvitis oleks olnud umbes 268,5 miljonit eurot.

(81) Itaalia ametiasutused selgitasid, et kui Alitalia suhtes algatati erakorraline haldusmenetlus, anti rahalised vahendid ajavahemikuks kuni erakorralise haldusmenetluse kava koostamiseni ja rakendamiseni.

(82) Itaalia ametiasutused väitsid, et ilma kahe riigilaenuta oleks olnud keeruline korraldada Alitalia võõrandamise pakkumismenetlust kooskõlas rangeimate avatuse, tingimusetuse ja konkurentsivõime standarditega. See oli eeltingimus varade võimalikult tasuvaks müügiks, st Alitalia äritegevuse võõrandamiseks parimatel turutingimustel, mida on võimalik konkurentsipõhise menetlusega saavutada. 25. septembril 2018 esitatud lisamärkustes rõhutas

([41]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta (ELT L 46, 17.2.2004, lk 1).

Itaalia, et kahe riigilaenu majanduslik eesmärk oli tagada Alitalia pikaajaline elujõulisus, hõlbustades Alitalia varade müümiseks korraldatud konkurentsipõhise pakkumismenetluse edukat lõpuleviimist kindlaksmääratud aja jooksul. Sisuliselt sooviti säilitada varade maksimaalne väärtus kuni müügi lõpuleviimiseni.

4.1.2. *Kahe riigilaenu hindamine enne nende andmist*

(83) Itaalia ei esitanud tõendeid selle kohta, et ta oli kahe riigilaenu kasumlikkust enne nende andmist hinnanud. Kui komisjon palus tal sellised tõendid esitada, märkis Itaalia üksnes seda, et kahe riigilaenu suhtes kehtiva intressimäära ning nende laenude rangete ja siduvate tagasimaksmise nõuete kombinatsioon tagab laenuandjale positiivse tulemuse. Seega oleks rahalise sekkumise tulemus Itaalia sõnul laenuandja jaoks kahtlemata positiivne, kuna laenuandja risk on piiratud ja ta saab igal juhul selle eest turutingimustel tasu.

4.1.2.1. Esialgse laenu kooskõla turukäitumisega

(84) Itaalia ametiasutused väitsid, et esialgne laen oli kooskõlas turutingimustega ja jäi seega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisalast välja, kuna see ei kujutanud endast abi.

(85) Itaalia ametiasutuste sõnul on esialgne laen turukäitumisega kooskõlas selle konkreetsete tingimuste tõttu: i) intressimäär kuue kuu EURIBOR pluss 1 000 baaspunkti kooskõlas viitemäärade teatisega; ([42]) ii) kohustuslik tagasimaksmine kuue kuu jooksul alates väljamaksmisest ning iii) eelisjärjekorras tagasimaksmine võrreldes teiste võlgadega, mida Alitalia peab erakorralise haldusmenetluse ajal tagasi maksma. Määratud intress arvutati väidetavalt turutingimuste ja -parameetrite põhjal, võttes täielikult arvesse Alitalia konkreetseid asjaolusid. Kuna kohaldati turutingimusi, ei andnud laen Alitaliale riigi rahastatud eelist ja ei saa seega olla abimeede.

(86) Itaalia ametiasutused väitsid, et risk, mille riik võttis laenuandjana – ja mille eest maksti tasu turutingimustel – praktiliselt puudub, võttes arvesse selget kasu, mida annab eelisjärjekorras tagasimaksmine võrreldes Alitalia teiste võlgadega erakorralise haldusmenetluse ajal. Itaalia ametiasutused väidavad, et oli mõistlik eeldada, et Alitalia varadest saab igal juhul katta esialgsest laenust tulenevad võlad, olenemata erakorralise haldusmenetluse tulemusest.

(87) Itaalia ametiasutuste sõnul tähendab määratud intressimäära ja rangete tagasimaksetingimuste kombinatsioon, et tulemus laenuandja jaoks, st rahalise sekkumise lõppsaldo, on kindlasti positiivne. Laen oli seega täielikult kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva erainvestori põhimõttega ning puudus menetluslik kohustus komisjoni ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohaselt eelnevalt teavitada.

(88) Samuti väitsid Itaalia ametiasutused, et eraaktsionärid, sealhulgas eelkõige Etihad, olid valmis Alitaliat tervendamiskava raames rahastama. Täpsemalt 22. detsembril 2016 i) leppis Alitalia oma võlausaldajatega kokku moratooriumis, ii) Alitalia aktsionärid arutasid 231 miljoni USA dollari väärtuses lisaõigustega omakapitaliinstrumentide emiteerimist; iii) [üks Alitalia aktsionäridest sõlmis kokkulepped majanduslike kohustuste kohta Alitalia aktsionäride vahelistes suhetes]. 27. detsembril 2016 andis Etihad Alitaliale ühtlasi 100 miljoni euro suuruse allutatud aktsionärilaenu. 25. märtsi 2019. aasta teates väitsid Itaalia ametiasutused ka, et kaks riigilaenu on kooskõlas Alitalia tervendamiskavas ette nähtud uue rahastamise summaga.

([42]) Komisjoni teatis viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6).

4.1.2.2. Täiendav 300 miljoni euro suurune laen

(89) Itaalia ametiasutused märgivad, et nende väited esialgse laenu kohta kehtivad samamoodi ka täiendavate 300 miljoni euro väärtuses rahaliste vahendite suhtes, mis anti samadel tingimustel nagu esialgne laen, võttes täielikult arvesse Alitalia konkreetset olukorda.

(90) Peale selle väidavad Itaalia ametiasutused, et täiendav 300 miljoni euro suurune laen ja 600 miljoni euro tagasimaksmise edasilükkamine 2017. aasta oktoobris olid vajalikud pakkumismenetluse korraldamiseks ning tagamaks, et Alitalia müüakse parimatel võimalikel turutingimustel. Sellise pakkumismenetluse ebaõnnestumine oleks kahjustanud äriühingu äriväljavaateid ja tekitanud olulist kahju kõigile sidusrühmadele. Kaks riigilaenu olid seega tihedalt seotud eesmärgiga saavutada äriühingu pikaajaline elujõulisus.

4.1.3. *Menetluse algatamise otsus*

(91) Seoses menetluse algatamise otsusega märgib Itaalia, et komisjon hindas ([43]) Alitalia varade väärtust enne erakorralise haldusmenetluse algatamist Alitalia suhtes ning see hinnang polnud seega Itaalia vastuse saamise ajal (25. mai 2018) ajakohane. Itaalia väidab sellega seoses, et Alitalia uue juhatuse rakendatud muudatused tõid kaasa meetmed tulude tagamiseks, kulude piiramiseks ja tõhususe parandamiseks. Sellega seoses väidab Itaalia kõigepealt, et erivolinikud on tegelenud Alitalia finants- ja juhtimisprobleemidega, tõhustades toiminguid ja pidades uusi läbirääkimisi lepingute üle, saavutades seeläbi näiteks rendikulude märkimisväärse vähenemise (2018. aasta hinnangulised rendikulud [210–250] miljonit eurot võrreldes [260–340] miljoni euroga 2017. aastal). Itaalia rõhutab, et võttes arvesse seda kulude kokkuhoidu ja asjaolu, et müügimenetlus kestab, oli Alitalia varade väärtust alahinnatud.

(92) Lisaks oli erivolinikel osana neile seadusega antud erivolitustest näiteks õigus võtta meetmeid Alitaliale võlgnetavate summade tagasinõudmiseks ning pidada teiste isikutega läbirääkimisi nõuete rahuldamise üle. Seega tuli Alitalia varade väärtust uuesti hinnata, võttes arvesse tänu erivolinikele saadud tulusid ja vähendatud kulusid. Peale selle väidab Itaalia, et Lufthansa esitatud mittesiduva teate kohane hinnang ei pruukinud kajastada Alitalia varade väärtust, sest pakkumus esitati üksnes osa pakutavate varade kohta ja see võis kajastada pakkuja teatavaid subjektiivseid huve. Seepärast polnud võimalik kasutada osa varade kohta antud hinnangut asendusnäitajana kõigi varade väärtuse kindlaksmääramiseks.

(93) Itaalia vaidlustab komisjoni väite, et oli vähe tõendeid selle kohta, et Itaalia oleks kaotanud rohkem vastupidise stsenaariumi korral, kus kaht riigilaenu ei oleks antud. Itaalia väidab, et kuna Alitalia suhtes on algatatud valitsuse määratud erivolinike hallatav maksejõuetusmenetlus, tegutsevad need volinikud avalikes huvides. Itaalia väidab, et kuigi Alitalia ei kuulu riigile, vaid erivolinikud tegutsevad avalikes huvides, võiks Itaalia võtta turumajanduse tingimustes tegutseva laenuandjana sekkumise üle otsustamisel arvesse kahju, mis oleks riigile tekkinud juhul, kui Alitalia oleks tegevuse lõpetanud ja ta oleks likvideeritud.

(94) Samuti vaidleb Itaalia vastu menetluse algatamise otsuse põhjenduses 64 esitatud komisjoni tähelepanekule, et kuna riik oli üksnes kaudne vähemusaktsionär, ei oleks ta saanud paremast müügihinnast sama suurt kasu nagu enamusaktsionärid. Itaalia väidab, et kuna varade müügist saadud tulud lähevad võlausaldajatele, tuleb kahe riigilaenu turutingimustele vastavuse hindamisel võtta arvesse rohkemate sidusrühmade, nagu võlausaldajad, kliendid, töötajad ja tarnijad, huve.

([43]) Komisjon ei esitanud menetluse algatamise otsuses enda hinnangut Alitalia väärtuse kohta, vaid viitas Alitalia väärtusele selle hindamisaruande põhjal, mille erivolinikud tellisid 2017. aasta oktoobris (seda aruannet, mida nimetatakse Leonardo uuringuks, on kirjeldatud põhjendustes 118–122; vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 62).

4.1.4. *Abi andmisele vastupidine stsenaarium*

(95) 25. septembril 2018 esitatud lisamärkustes kirjeldas Itaalia üksikasjalikumalt, millised tagajärjed oleksid olnud vastupidisel stsenaariumil, kus Alitalia oleks 31. detsembril 2017 likvideeritud, väites järgmist:

a) riik tegutses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana, sest kui äriühing oleks 31. detsembril 2017 müüdud/suletud, oleks ta pidanud kandma märkimisväärset kahju, mida oli juba esialgse laenu andmise kuupäeval võimalik prognoosida. Selle kahju suurus oleks olnud [rohkem kui miljard] eurot, peamiselt järgmise tõttu: i) riigi kantavad kulud seoses töötusega; ii) tasumata maksud; iii) reisijatele makstavad hüvitised; iv) negatiivne ülekanduv mõju tarnijatele;

b) kahe riigilaenu eesmärk oli rahuldada Alitalia kiireloomulisi juhtimisvajadusi ning vältida teenuse katkemist, mis oleks võinud kaasa tuua suured sotsiaalsed probleemid ja häired;

c) kaks riigilaenu olid kooskõlas intressimääraga, mida pakutaks viitemäärade teatise kohaselt halva krediidireitingu ja väikeste tagatistega äriühingutele. Samuti tuli laen võrreldes muude võlgadega eelisjärjekorras tagasi maksta ning

d) müügiprotsessi algne lõpptähtaeg kahjustas väljavaadet, et protsess saab positiivse tulemuse, ja seega lükati tähtaeg edasi. Seepärast lükati edasi ka esialgse laenu lõpptähtaeg ja selle summat suurendati täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu andmisega.

(96) Itaalia väitis, et tema põhjenduskäik oli täielikult kooskõlas riigiabi mõistet käsitleva komisjoni teatise punktiga 107, ([44]) kus on märgitud, et „riigi osalusega raskustes oleva äriühingu omakapitali või võlaga seotud sekkumiste puhul tuleks sellise investeeringu oodatavat tulu võrrelda ettevõtja likvideerimises seisneva võrdlusstsenaariumi oodatava tuluga. Kui likvideerimise tulemuseks on suurem kasum või väiksem kahjum, valiks mõistlik turuosaline sellise lahenduse“.

(97) Itaalia väitis, et kui Alitalia oleks 31. detsembril 2017 suletud, oleks Alitalia töötajatel olnud õigus saada hüvitist üldisest töötushüvitisfondist (edaspidi „NASpI“) ja konkreetsest lennutranspordisektori töötajate solidaarsusfondist (edaspidi „FSTA“). Itaalia väidab, et hinnanguline töötushüvitiste summa, mida riik oleks pidanud sulgemise/likvideerimise korral äriühingu töötajatele maksma, oleks olnud koos FSTA maksetega [350–800] miljonit eurot ajavahemiku eest kuni 31. detsembrini 2018 ning [500–900] miljonit eurot FSTA maksete pikendamise korral 31. detsembrini 2019. Itaalia väitis, et töötushüvitisega seotud kulud oleksid olnud sarnased, kui Alitalia oleks suletud 1. mail 2017, päev enne erakorralise haldusmenetluse algatamist tema suhtes.

(98) Itaalia mainis ka, et Alitalia likvideerimisel oleks olnud negatiivne mõju tema tarnijatele. Nad osutavad teenuseid nagu käitlus, klienditeenindus/kõnekeskused, koristamine, hotellimajutus, logistika ja toitlustus, mille keskmine aastane koguväärtus on [100–300] miljonit eurot.

(99) Lisaks väidab Itaalia, et kuna Alitalia suhtes on algatatud erakorraline haldusmenetlus ja seega juhib äriühingut avaliku sektori asutus, kellel on volitus varasid taastada, müüa või likvideerida ning jaotada tulud võlausaldajate vahel, tegutsesid erivolinikud avalikes huvides; oma volitusi täites saavad erivolinikud kaitsta üksnes võlausaldajate, mitte aktsionäride õigusi.

(100) Peale selle osutab Itaalia Euroopa Kohtu järeldusele Land Burgenlandi kohtuotsuses. Selle kohtuasja punktis 52 leidis kohus, et „hindamisel, kas sama meetme oleks tavapärastel turutingimustel võtnud eraõiguslik müüja, kes on riigiga võimalikult sarnases olukorras, [tuleb] arvesse võtta üksnes eeliseid ja kohustusi, mis on seotud riigi kui aktsionäri olukorraga, mitte aga neid, mis puudutavad teda kui avaliku võimu kandjat“ ([45]).

([44]) Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, C/2016/2946 (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1).

([45]) Kohtuotsus, 24. oktoober 2013, Land Burgenland jt *vs.* komisjon, C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682.

(101) Itaalia väidab aga, et riigiabi eeskirju ei saa kohaldada nii, et liikmesriikidel keelatakse võtta võimalikest alternatiividest vähem kulukaid meetmeid üksnes seepärast, et need meetmed võivad olla lahutamatult seotud riigi avaliku võimu teostamisega. Selline lähenemisviis poleks majanduslikult mõistlik.

4.1.5. *Abi kokkusobivus siseturuga*

(102) Enne menetluse algatamise otsuse vastuvõtmist väitsid Itaalia ametiasutused, et kui kaht riigilaenu peetaks riigiabiks, vastaksid need kõigile päästmisabi siseturuga kokkusobivuse nõuetele. Alitalia on raskustes olev äriühing, võttes arvesse käimasolevat erakorralist haldusmenetlust (mis vastab päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohasele kõiki võlakohustusi hõlmavale maksejõuetusmenetlusele). Komisjon märkis menetluse algatamise otsuses, et kuna esialgne laen polnud kuus kuud pärast selle andmist tagasi makstud, ei saa esialgset laenu pidada kokkusobivaks päästmisabiks, vaid üksnes ümberkorraldusabiks. Itaalia ei esitanud aga ühtegi argumenti väitmaks, et kaks riigilaenu kujutavad endast kokkusobivat ümberkorraldusabi.

(103) Pärast menetluse algatamise otsuse vastuvõtmist väitis Itaalia, et kaks riigilaenu vastavad kõigile päästmisabi siseturuga kokkusobivuse nõuetele. Seoses esimese, asjakohasuse kriteeriumiga (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 55) väitis Itaalia, et esialgse laenu tagasimaksmata jätmisega kuue kuu jooksul ei eiratud päästmisabi asjakohasuse tingimust, sest nende suuniste kohaselt ei tule abi selle aja jooksul tagasi maksta, kui kehtestatud on likvideerimiskava või ümberkorralduskava. Samuti väitis Itaalia, et esialgset laenu ja täiendavat 300 miljoni euro suurust laenu tuleb käsitada ühe sekkumisena, mis tähendab, et kuue kuu pikkune ajavahemik algaks alles täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu väljamaksmisega.

(104) Teiseks väitis Itaalia seoses proportsionaalsusega (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 60), et kaks riigilaenu olid proportsionaalsed, sest nende eesmärk oli rahuldada Alitalia rahastamisvajadusi kuni müügimenetluse lõpuleviimiseni, ning et vajalik summa kajastas erivolinike ettevaatlikku lähenemist tagamaks, et Alitalia varad on võimalik üle anda, ja ei kahjustanud kahe riigilaenu tagasimaksmise tingimusi. Peale selle esitas Itaalia päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 60 kohase ajakohastatud likviidsuskava, mis kajastas Itaalia arvates Alitalia likviidsusvajadusi, võttes arvesse hulka tegureid, nagu Alitalia tegevusest tulenev rahavoog, tema netoinvesteeringute kogusumma, tema äritegevuse omadused ja turu kõikumisest tulenevad Alitaliale omased riskid.

(105) Seoses konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele avalduvat negatiivset mõju käsitleva kriteeriumiga (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jaos 3.6) väitis Itaalia, et alates erakorralise haldusmenetluse algatamisest oli Alitalia registreerinud reisijate ja lendude arvu vähenemise, lõpetanud tegevuse teatavatel kahjumlikel kauglennumarsruutidel, suurendanud lennukite täituvust ning saavutanud märkimisväärse tööjõukulude kokkuhoiu. Itaalia osutab ka asjaolule, et kui Alitalia lõpetaks järsku tegevuse, kaasneksid sellega negatiivsed tagajärjed, pidades silmas Alitalia olulist osa Itaalia lennutranspordisektoris. Kaks riigilaenu piirdusid minimaalselt vajalikuga, et tagada tegevuse jätkumine, ning ei võimalda Alitalial laieneda rohkem kui päästmise ja ümberkorraldamise suunistes lubatud.

4.2. **Itaalia esitatud aruanded ja uuringud Alitalia kohta**

(106) Kuigi Itaalia ei ole esitanud kahe riigilaenu kohta majanduslikku hinnangut, mille ta koostas enne laenude andmist, esitas Itaalia mitmesuguseid dokumente, mille olid Alitalia majandusliku olukorra ja äritegevuse kohta koostanud eksperdid ja muud üksused. Selles punktis kirjeldatakse peamisi dokumente, mille Itaalia Alitalia kohta esitas. Mõned dokumendid koostati enne erakorralise haldusmenetluse algatamist Alitalia suhtes, st enne kahe riigilaenu andmist (eelnevad dokumendid), ning teised koostati pärast (tagantjärele koostatud dokumendid).

4.2.1. *Eelnevad uuringud/dokumendid*

4.2.1.1. Tervendamiskava

(107) Tervendamiskava koostati 2016. aasta detsembris kooskõlas Itaalia pankrotiseaduse punkti 67 nõuetega, kui Etihadile oli selge, et Alitalia on pankroti äärel. Tervendamiskava sisaldas finants- ja tööstuskava aastateks 2017–2021, nagu on nõutud Itaalia pankrotiseaduses. Selle eesmärk oli taastada 2021. aastaks Alitalia elujõulisus, tehes järgmist: i) kujundades võrgustiku ümber ja suurendades tulusid umbes 900 miljoni euro võrra aastas ([46]) (eelkõige täituvuse suurendamise, pikamaalendude arendamise ja kõrvaltulude kaudu) ning ii) vähendades Alitalia kulusid umbes 400 miljoni euro võrra aastas (kulutõhususe meetmed ja Alitalia töötajate arvu vähendamine ([47]) [X XXX] võrra ning töötasude vähendamine kuni [20–40] %). Lisaks kulude vähendamise meetmete kehtestamisele hinnati tervendamiskavas omakapitali sissemaksete vajaduseks umbes 1,4 miljardit eurot, millest osa pidid moodustama mitterahalised kirjed, nagu võla vahetamine omakapitali vastu, aga osa ka kapitali suurendamine uute summadega, et restruktureerida Alitalia ja rakendada uut äriplaani. Tervendamiskava kohaselt oleks Alitalia saavutanud selle lähenemisviisi korral krediidivõimelisuse 2019. aastal.

(108) Kavas hinnati, et Alitalia puhaskasum suureneks –458 miljonilt eurolt 2016. aastal (arvnäitajad enne sulgemist) + 168 miljoni euroni 2021. aastal, samal ajal kui Alitalia EBITDA suureneks –176 miljonilt eurolt 2016. aastal +441 miljoni euroni 2021. aastal.

(109) Kava rakendamine eeldas ametiühingute heakskiitu, sest kulude vähendamine mõjutas tööjõudu. Ametiühingud hääletasid aga 2017. aasta aprillis toimunud hääletusel tervendamiskava vastu, mistõttu polnud võimalik tööjõukulusid oluliselt vähendada. Selle kava tagasilükkamise tulemusel algatati Alitalia suhtes 2017. aasta mais erakorraline haldusmenetlus.

4.2.1.2. Roland Bergeri ja KPMG analüüs tervendamiskava kohta

(110) 2017. aasta alguses, enne hääletust, vaatasid tervendamiskava läbi kaks sõltumatut äriekspert, täpsemalt Roland Berger (7. veebruaril 2017) ja KPMG (15. märtsil 2017), tuginedes varasemale ärile ja 2016. aasta prognoosi kohastele arvnäitajatele. Alitalia tellis neilt ekspertidelt analüüsi vastavalt kokkulepitud ulatusele, et toetada otsuste tegemist Alitalia aktsionäride hulgas ja juhatuses. Roland Berger vastutas tervendamiskavale lisatud tööstuskava läbivaatamise eest ja KPMG finantskava läbivaatamise eest.

(111) Nad mõlemad pidasid tervendamiskava „kaugeleulatuvaks [—], võttes arvesse Alitalia hiljutisi tulemusi“, ning märkisid, et on väga oluline, et kõik sidusrühmad, eelkõige ametiühingud, oleks kavale täielikult pühendunud.

(112) KPMG analüüsis juhitakse tähelepanu märkimisväärsele rahastamisele, mis on vajalik kava toetamiseks mitme aasta jooksul, vajadusele arvestada täielikult eeldatava kulude kokkuhoiu ja tulude kasvu saavutamisega ning vajadusele tagada kõigi sidusrühmade (sh töötajate) täielik pühendumine kavale. KPMG rõhutas ka kava tundlikkust, pidades silmas rahalist eeldust seoses ettemaksuga ostetud piletite müügist saadava tulu/rahavoo muutumisega.

4.2.1.3. Dr Riccardo Ranalli tõendamisaruanne tervendamiskava kohta

(113) Itaalia pankrotiseaduse kohaselt pidi Alitalia esitatud arvnäitajate õigsust (usaldusväärsust) ja tervendamiskava teostatavust kontrollima ja tõendama sõltumatu ekspert. Sellise läbivaatamise eesmärk on tagada, et kava rakendades vähendatakse kavandatud finantsmeetmetega Alitalia võlga ja korraldatakse tema rahaasjad ümber. Tõendamise viis ellu vannutatud audiitor dr Riccardo Ranalli ([48]).

([46]) KPMG sõltumatu ärianalüüs Alitalia tervendamiskava kohta, 15. märts 2017.
([47]) *Ibid.*, KPMG analüüsi lk 58.
([48]) https://www.ranallieassociati.it/dt_team/riccardo-ranalli/

(114) Dr Ranalli tõendamisaruandes (edaspidi „tõendamisaruanne“) on loetletud Alitalia kriisi põhjused, millele on osutatud tervendamiskavas: ([49])

a) äriühingu [Alitalia] iseseisvus olukorras, kus võrgustikku kuuluvad lennuettevõtjad on saavutanud järjestikuste ühinemiste abil kriitilise massi, et tagada piisav konkurentsivõime;

b) odavlennuettevõtjate ulatuslik turuosa siseturul võrreldes muude Euroopa riikidega (väline põhjus);

c) väike turuosa kauglennuturul, vaatamata katmata nõudlusele;

d) ebatõhus kulustruktuur, millega kaasneb keskmine CASK ([50]) [X,X] eurot (põhineb lühi- ja keskmise pikkusega lendude CASKil [XX,XX] eurot ning kauglendude CASKil [X,XX] eurot), samas kui keskmised näitajad on 5,31 eurot kauglennuturul tegutsevate lennuettevõtjate puhul ja 8,2 eurot võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate puhul (sisemine põhjus), ning

e) kauglendudega seotud tegevuse piiratus, mis tuleneb ühisettevõtte lepingutest seoses Põhja-Ameerika marsruutidega (sisemine põhjus).

(115) Tõendamisaruanne (kuupäevaga 28. aprill 2017) ja kinnituskiri (15. märts 2017) kinnitasid tervendamiskava.

4.2.1.4. Ooteaja leping

(116) 2017. aasta jaanuaris sõlmisid Alitalia, tema peamine aktsionär Etihad Investment Holding Company LLC ja Alitalia võlausaldajad tingimusliku ooteaja lepingu. Lepingus on sätestatud, et „enne ajakohastatud tööstuskava koostamise lõpuleviimist ja asjakohase kinnituse saamist sõltumatult eksperdilt kooskõlas Itaalia pankrotiseaduse artikli 76 lõike 3 punktiga d [—] vajab äriühing [Alitalia] aega, et määrata muu hulgas kindlaks üksikasjalikud tegevused, mis tuleb tööstuskava kohaselt ellu viia tema omakapitali-, finants- ja äriseisundi parandamiseks, ning et rakendada finantskava põhitingimusi“. Ooteaja lepingus oli muu hulgas sätestatud, et Etihad peab andma 100 miljoni euro suuruse allutatud aktsionärilaenu, mis maksti välja 27. detsembril 2016.

(117) Tervendamiskava koostamise ajal pöördus Alitalia oma võlausaldajate poole ja taotles moratooriumi oma finantskohustuste täitmiseks ooteaja lepingus sätestatud tingimustel. Ooteaja leping kehtis 31. märtsini 2017 ja selles oli nädala kaupa esitatud likviidsuskava kuni sama kuupäevani, mis näitab, et ooteaja lepingu ja seal sätestatud meetmete abil oli Alitalia likviidsus tagatud kuni 31. märtsini 2017.

4.2.2. *Tagantjärele koostatud uuringud/dokumendid*

4.2.2.1. Leonardo uuring

(118) Erivolinikud kaasasid sõltumatu nõustaja, Leonardo & Co, et hinnata Alitalia tegevusüksuste eeldatavat müügiväärtust, nagu on kirjeldatud põhjenduses 60. Nad soovisid seda hinnangut, kuna erivolinikel on seaduse kohaselt keelatud müüa Alitaliat turupõhisest võrdlushinnast madalama hinnaga. Uuring telliti 14. septembril 2017. 16. oktoobril 2017 saatis Leonardo & Co kolmele erivolinikule oma uuringu (edaspidi „Leonardo uuring“) tulemused.

(119) 16. oktoobri 2017. aasta Leonardo uuringu eesmärk oli hinnata Alitalia tegevusüksuste müügiväärtust 1. mail 2017, nimelt erakorralise haldusmenetluse alguskuupäeval. Uuringus hinnati kolme võimaliku partii väärtust: i) lennunduspartii (*Lotto Aviation*) müük; ii) maapealse teeninduse partii (*Lotto Handling*) müük ja iii) mõlema partii müük korraga (*Lotto Unico* ehk tervikpartii). Leonardo uuringus esitatud hinnanguline müügiväärtus ei sisalda müüdavate varadega seotud kohustisi ega enne erakorralist haldusmenetlust tekkinud kohustisi. Leonardo & Co kasutatav hindamismetoodika on hinnata Alitalia väärtust segameetodiga, milles on varapõhine meetod ühendatud kasumipõhise meetodiga. Leonardo & Co peab seda meetodit kõige asjakohasemaks sellise majanduslikes raskustes äriühingu väärtuse hindamiseks nagu Alitalia.

([49]) Dr Riccardo Ranalli 15. märtsi 2017. aasta kinnituskiri.
([50]) Kulu pakutava istekohtkilomeetri kohta.

(120) Leonardo uuringus kasutatakse lähtealusena varade bilansilist väärtust umbes 2,5 miljardit eurot, mis on kooskõlas tervikpartiina üle antavate varade bilansilise väärtusega 2 552 miljonit eurot vastavalt ettevõtja PriceWaterhouseCoopers (edaspidi „PwC“) aruandele. Nende varade väärtust korrigeeritakse seejärel Alitalia varade ja tegevusega seotud kohustistega (peamiselt võlad tarnijatele) ning korrigeeritud kasumiga. See korrigeeritud kasum on äriühingu eeldatav kasum äriplaani kahel esimesel aastal, millest on lahutatud võrreldavate lennuettevõtjate keskmine kasum. Kuna eeldati, et Alitalia teenib esimesel kahel tegevusaastal kahjumit, on korrigeeritud kasum negatiivne, mis vähendab veel enam eeldatavat müügiväärtust.

(121) Et võtta arvesse äriplaani teostamisele omast määramatust, võetakse Leonardo uuringus arvesse kaht stsenaariumi, et hinnata Alitalia tegevusüksuste võimalikku müügiväärtust. Nn inertsistsenaarium on välja töötatud eelduse põhjal, et säilitab Alitalia 2017. aasta majanduslik olukord ja finantsseisund, ning selles pole seega võetud arvesse kasvueesmärke ega tavapäraseid tööstusstrateegiaid. Nn renessansistsenaarium põhineb äriplaanil, mille koostamisel on arvestatud Alitalia 2017. aasta olukorra lõppemisega ning milles on ette nähtud turuosade taastamine ning lühikese kuni keskpika perspektiivi kasumlikkus, et võimaldada äriühingul taastada oma keskne tähtsus vaadeldaval turul.

(122) Leonardo uuringu kohaselt on tervikpartii hinnanguline müügihind inertsistsenaariumi puhul 280–411 miljonit eurot ning renessansistsenaariumi puhul 495–626 miljonit eurot. Suurima ja väikseima väärtuse keskmine on 453 miljonit eurot.

4.2.2.2. Kolme müüdava tegevuspartii finantsnäitajad, mille vaatas läbi PwC

(123) Erivolinikud sõlmisid 1. mail 2017 lepingu PwCga, et ta kontrolliks Alitalia kontserni konsolideeritud finantsnäitajaid ning eraldi lennundus-, maapealse teeninduse ja tervikpartii bilansse. Nende eraldi bilansside põhjal määrati kindlaks Alitalia varade müügi korral üle antavate varade ulatus ning see, millised bilansikirjed kajastaksid pärast müüki Alitaliale jäävat vara.

(124) Neid kontrollitud finantsnäitajaid, mis esitati 21. septembril 2017 koostatud PwC kontrolliaruande kavandis, kasutas Leonardo & Co partiide hinnanguliste müügihindade kindlaksmääramiseks ([51]).

(125) PwC viis oma kontrolliaruande koostamise lõpule ja kuupäevastas aruande 31. oktoobril 2017.

4.2.2.3. Hinnad ettevõtjate Lufthansa, EasyJet ja Airport Handling pakkumustes

(126) 16. oktoobril 2017 esitasid mitu äriühingut, sealhulgas Airport Handling, EasyJet ja Lufthansa, pakkumismenetluse käigus pakkumused Alitalia äritegevuse osade ostmiseks (vt põhjendus 59). Selles punktis on kokkuvõtlikult kirjeldatud nende pakkumuste põhiomadusi.

(127) Airport Handling tegi siduva pakkumuse Alitalia maapealse teeninduse kohta, pakkudes [XX,X] miljonit eurot ja lisaks kuni 6,5 miljonit eurot, mis sõltus mõne eesmärgi saavutamisest.

(128) EasyJet tegi siduva pakkumuse Alitalia lennundustegevuse selle osa kohta, mis ei hõlma hooldus- ja remonditeenuseid. Pakkumuses hinnati lühilennutegevuse väärtuseks üksnes [XXX–XXX] miljonit eurot. EasyJet märkis oma pakkumuses, et tema esialgse hinnangu kohaselt oli kauglennutegevuse väärtus [XXX] miljonit eurot ning et selle ülevõtmine sõltus konsortsiumipartnerist, keda ta seal ei nimetanud. Seega oli EasyJeti pakutav maksimaalne kogusumma [XXX] miljonit eurot.

(129) Lufthansa esitatud mittesiduv pakkumus käsitles üksnes osa lennunduspartiist (st [XX] lennukit [XXX]st ja üksnes […] töötajat) ning selle väärtus oli [XXX] miljonit eurot (ilma kapitalirendita).

([51]) Vt Leonardo uuring, lk 3.

4.2.3. *Alitalia finantsaruanded*

(130) Alitalia kontserni kõige uuemad avaldatud kohustuslikud finantsaruanded pärinevad 31. detsembrist 2015. 2016. aasta kohta kohustuslikke finantsaruandeid ei koostatud, sest Alitalia suhtes algatati erakorraline haldusmenetlus enne 2016. aasta kohustuslike finantsaruannete vastuvõtmist ja avaldamist. Kättesaadavad olid aga sulgemiseelsed ja *pro forma* finantsnäitajad 2016. aasta kohta ning põhiekspertide (st KPMG, Roland Berger, dr Ranalli ja PwC) eelnevad ja tagantjärele koostatud aruanded Alitalia kohta. Need eksperdid tuginesid oma analüüsis 2016. aasta arvnäitajatele. Samuti koostas Alitalia finantsaruande 28. veebruari 2017. aasta seisuga, nagu on nõutud Itaalia pankrotiseaduses.

(131) Erakorralise haldusmenetluse ajal kohustuslikke finantsaruandeid ei avaldatud. Küll aga avaldati Alitalia erakorralise haldusmenetluse veebisaidil ebakorrapäraselt mõningaid finantsnäitajaid, keskendudes peamiselt tegevuse EBITDA-le ja rahavoole (bilanss puudus) ([52]).

(132) Kuigi paistab, et kui 2015. aasta välja arvata, ei auditeeritud ühtegi neist finantsaruannetest, ei viita miski sellele, et need arvnäitajad annavad Alitalia finantsseisundist olulisel määral vale ettekujutuse. Konkreetselt 2016. aasta arvnäitajaid kinnitas dr Ranalli osana tervendamiskavast.

5. **ABI HINDAMINE**

5.1. **Abi olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses**

(133) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud: „Kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.“

(134) Järelikult selleks, et meede kvalifitseeruks riigiabiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peavad olema täidetud järgmised kumulatiivsed kriteeriumid: i) seda rahastatakse riigi poolt või riigi ressurssidest; ii) see annab ettevõtjale eelise; iii) see on valikuline ehk soodustab teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist ning iv) see kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.

5.1.1. *Ettevõtja määratlus*

(135) Alitalia on Itaalias asutatud eraettevõtja, kes tegutseb lennutranspordisektoris. Ta on ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kuna ta tegeleb majandustegevusega, pakkudes turul teenuseid ([53]).

5.1.2. *Riigi vahendid ja riigile omistatavus*

(136) Nagu on sedastanud Euroopa Kohus, ([54]) peavad meetmed selleks, et neid saaks liigitada riigiabiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, a) pärinema riigi ressurssidest kas otseselt või kaudselt mis tahes vahendaja kaudu, kes tegutseb talle antud volituste alusel, ning b) olema riigile omistatavad ([55]).

(137) Kuna kaks riigilaenu anti Itaalia valitsuse ja parlamendi tegevuse tulemusel, on need selgelt Itaalia riigile omistatavad. Lisaks rahastati kahte riigilaenu riigieelarvest ja need anti seega selgelt riigi ressurssidest.

([52]) Erivolinikud avaldasid Alitalia erakorralise haldusmenetluse veebisaidil piiratud finantsteavet 2. mail 2017, 31. detsembril 2017, 31. märtsil 2018, 30. juunil 2018 ja 30. septembril 2018. 27. märtsil 2019 avaldasid erivolinikud ettekande, mis sisaldas mõningaid finantsnäitajaid 31. detsembri 2018. aasta seisuga.

([53]) Kohtuotsus, 16. juuni 1987, komisjon *vs.* Itaalia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punkt 7.

([54]) Kohtuotsus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([55]) Kohtuotsus, 14. oktoober 1987, Saksamaa *vs.* komisjon, C-248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punkt 17.

5.1.3. *Valikulisus*

(138) Et meedet saaks pidada riigiabiks, peab see olema valikuline, kuna see soodustab üksnes teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist.

(139) Kaks riigilaenu anti ühele äriühingule, Alitaliale. Seega anti need sihtotstarbeliselt ühele äriühingule ja need polnud kättesaadavad teistele Itaalia lennutranspordisektoris või muudes sektorites tegutsevatele äriühingutele, kes on võrreldavas õiguslikus ja faktilises olukorras. Ühelgi võrreldaval äriühingul ei olnud õigust saada kasu sarnastest meetmetest nagu need, mida võeti Alitalia suhtes, ja seega ei rahastatud ühtki neist äriühingutest võrreldavalt. Kaks riigilaenu on seega valikulised.

5.1.4. *Eelis*

(140) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on eelis iga majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavalistes turutingimustes, st riigi sekkumiseta ([56]).

(141) Liidu kohtute praktika kohaselt ei anna avaliku sektori asutuste tehtud majanduslikud tehingud vastaspoolele eelist ja ei kujuta endast seega riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kui need on tehtud tavapärastel turutingimustel ([57]). Et teha kindlaks, kas tehing on tehtud nimetatud tingimustel, kohaldab komisjon turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi. See kriteerium on välja töötatud erinevaid majandustehinguid silmas pidades. Kõigepealt uurib komisjon, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium on kohaldatav, ja kui on, siis kohaldab seda kahe riigilaenu suhtes.

5.1.4.1. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldatavus

(142) Praegusel juhul peab komisjon uurima, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium on kohaldatav. Kui komisjon teeb kindlaks, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei ole kahe riigilaenu suhtes kohaldatav, pole tal vaja seda kohaldada. Sel juhul võib komisjon lihtsalt järeldada, et Alitalia sai majandusliku eelise, mida ta ei oleks turutingimustel saanud, ning sai seega eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(143) Kuna aga riigilaene on kaks (esialgne laen ja täiendav 300 miljoni euro suurune laen) peab komisjon enne kohaldatavuse hindamist hindama, kas need laenud on kohaldatavuse hindamisel eristatavad või kujutavad endast üht sekkumist. Kui need on eristatavad, tuleks kumbagi laenu hinnata eraldi, eelkõige seoses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldatavusega. Kui aga leitakse, et laenud moodustavad ühe meetme, peab komisjon seoses nimetatud kriteeriumiga viima kahe riigilaenu suhtes ellu ainult ühe hindamise.

5.1.4.1.1. Kaks riigilaenu ühe meetmena

(144) Komisjoni otsustuspraktikast tuleneb, et järjestikuseid riigi sekkumisi, mis toimuvad sama ettevõtja suhtes suhteliselt lühikese ajavahemiku jooksul, mis on üksteisega seotud või mida kavandati või mida võis ette näha esimese sekkumise ajal, võib hinnata ühe sekkumisena. Kui aga hilisem sekkumine oli varasema sekkumise ajal ettenägematute sündmuste tulemus, tuleb tavaliselt hinnata kahte meedet eraldi ([58]).

([56]) Kohtuotsus, 11. juuli 1996, SFEI jt, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60; kohtuotsus, 29. aprill 1999, Hispaania *vs.* komisjon, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.

([57]) Kohtuotsus, 11. juuli 1996, SFEI jt, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punktid 60 ja 61.

([58]) Komisjoni 19. detsembri 2012. aasta otsus riigiabi juhtumi SA.35378 kohta lennujaama Berlin Brandenburg rahastamise osas, Saksamaa (ELT C 36, 8.2.2013, lk 10), põhjendused 14–33.

(145) Hinnates, kas kaks riigilaenu kujutavad endast ühte sekkumist, võtab komisjon arvesse i) kahe kõnealuse riigilaenu ajalist järjekorda; ii) nende eesmärki ja iii) ettevõtja olukorda (finantsseisund ja risk) kummagi riigilaenu andmise otsuse tegemise ajal ([59]).

(146) Komisjon on seisukohal, et esialgset laenu ja täiendavat 300 miljoni euro suurust laenu tuleks käsitada kohaldatavuse hindamisel ühe meetmena.

(147) Esiteks, mis puudutab laenude ajalist järjekorda, siis need kaks laenu anti kiiresti üksteise järel: esialgne laen anti 2. mail 2017 ja vähem kui kuus kuud hiljem, 16. oktoobril 2017, anti täiendav 300 miljoni euro suurune laen. Samuti muutis Itaalia nende laenude lõpptähtaegu mitu korda vähehaaval (vt põhjendused 19 ja 30), enne kui ta need lõpuks ühtlustas ja ühendas laenud *de facto* üheks meetmeks (vt põhjendused 31 ja 32).

(148) Teiseks, nagu on selge põhjendustest 17 ja 19, anti kaks riigilaenu konkreetse eesmärgiga, nimelt et tagada Alitalia lennutransporditeenuste katkematus seni, kuni erivolinikud on täitnud kava, millega seoses majandusarengu minister oli neile volitused andnud, täpsemalt kuni nad on viinud lõpule Alitalia restruktureerimise või selle varade müügi. Laenud andis Itaalia riik ja rahalisi vahendeid ei püütud saada muudest allikatest.

(149) Dekreet-seaduses 148/2017 on sõnaselgelt märgitud, et täiendav 300 miljoni euro suurune laen antakse esialgse laenu suurendusena (vt põhjendus 19). Peale selle kirjeldasid Itaalia ametiasutused rahastamist ühe meetmena komisjonile saadetud teates, milles nad ühtlasi selgitasid, et abi maksti välja kolmes osas ([60]). Seda kirjeldust kinnitab ka Itaalia ametiasutuste esitatud hilisem teave ([61]).

(150) Kui summat ja esialgset kestust mitte arvesse võtta, on kahe riigilaenu tingimused identsed; samuti viidatakse täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu andmist käsitlevas dekreedis esialgse laenu andmist käsitlevale dekreedile, märkides, et „rahastamist suurendatakse“. Lõpptähtaegade ühtlustamisega ühendati kaks riigilaenu üheks meetmeks (vt põhjendused 30, 31 ja 32).

(151) Kolmandaks, kui vaadata Alitalia finantsseisundit ja riskiprofiili kummagi riigilaenu andmise otsuse tegemise ajal, siis need olid sisuliselt samasugused. Finantsseisundi ja riskiprofiili üksikasjalik võrdlus on esitatud punktis 5.1.4.2. Täielikkuse huvides märgib komisjon aga, et Alitalia finantsseisund ja riskiprofiil olid kahe riigilaenu andmise ajal järgmised:

a) Alitalia oli maksejõuetu ja tema suhtes oli algatatud erakorraline haldusmenetlus. Seega ei muutunud midagi õiguskorras, mille alusel ta tegutses;

b) kui laenusummat ja lõpptähtaegu mitte arvesse võtta, olid kahe riigilaenu tingimused identsed. See näitab, et Itaalia vaatepunktist oli riskiprofiil sisuliselt sama;

c) kuigi Alitalial oli täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu andmise ajal 545 miljonit eurot kättesaadavat raha, oli tegemist peamiselt esialgse laenuga kättesaadavaks tehtud rahaga ning see polnud olulisel määral saadud kulude kokkuhoiust ega tulude suurenemisest. Alitalia ei olnud võimeline tekitama positiivseid rahavooge oma tegevuse rahastamiseks ja sõltus oma kahjumliku tegevuse rahastamisel välisrahastamisest (vt põhjendus 228).

(152) Kui anti esialgne laen, võttes arvesse Alitalia prognoositavat likviidsusvajadust erakorralise haldusmenetluse ajal, võis ette aimata, et juhul, kui müüki või restruktureerimist kuue kuu jooksul ei toimu, on vaja lisarahastamist (vt põhjendused 246–248).

([59]) Kohtuotsus, 19. märts 2013, Bouygues ja Bouygues Télécom *vs.* komisjon jt, liidetud kohtuasjad C-399/10 P ja C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, punkt 104; kohtuotsus, 13. september 2010, Kreeka jt *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, punkt 177; kohtuotsus, 15. september 1998, BP Chemicals *vs.* komisjon, T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, punktid 170 ja 171.

([60]) Vt teavitusvormi punkt 5.5.

([61]) Vt muu hulgas komisjonile saadetud Itaalia 24. jaanuari 2018. aasta kirja punkti 1 alapunkt b ja Itaalia 25. mai 2018. aasta kirja punkt 6.

(153) Komisjon on seisukohal, et Itaalia konkreetne eesmärk oli tagada piisav rahastamine, et võimaldada Alitalial edasi tegutseda, kuni tema varasid on võimalik müüa. See seisukoht põhineb järgmisel:

a) eri ministrite avaldused (vt põhjendus 51 jj);

b) Itaalia väited, mis kinnitavad, et Alitalial oli terves Itaalia lennutranspordisektoris süsteemne tähtsus, mistõttu valitsus pidas teda liiga oluliseks, et maksejõuetuks jääda.

c) Alitalia rahavajaduste poolautomaatne katmine, kahe riigilaenu lõpptähtaegade automaatne edasilükkamine ning müügimenetluse pikendamine;

d) asjaolu, et alates esialgse laenu andmisest pole Itaalia kordagi võtnud selgeid meetmeid oma investeeringu tagasisaamiseks ega isegi kaalunud seda võimalust;

e) Itaalia ei ole taotlenud kahe riigilaenu ennetähtaegset tagasimaksmist. Samuti pole ta algatanud likvideerimist ega püüdnud vähemalt hoiduda kahe riigilaenu lõpptähtaja edasilükkamisest olukorras, kus puudus uuring kahe riigilaenu tagasimaksmise tõenäosuse muutumise kohta ajal, mil need laenud tuli tagasi maksta.

f) intressi, mis tuli kahelt riigilaenult nende lõpptähtajal maksta, ei ole makstud kahe riigilaenu lõpptähtaja süsteemse edasilükkamise tõttu ja alates 31. maist 2019 intress enam edasi ei kogunenud.

(154) Sellest tulenevalt käsitleb komisjon kahte riigilaenu käesolevas otsuses ühe meetmena.

(155) Komisjon uurib kohaldatavust kahel alusel, hinnates, i) kas Itaalia esitas piisavad eelnevad tõendid, mis näitavad, et ta tegutses ettevõtjana, ning ii) kas riik tegutses kahe riigilaenu andmisel avaliku sektori asutusena, mitte ettevõtjana.

(156) Kui jätta kõrvale eelmainitud järeldus, et kaks riigilaenu ei ole eristatavad, siis isegi kui kahte riigilaenu käsitletaks kahe eraldi meetmena, oleks allpool esitatud komisjoni kohaldatavusanalüüs *mutatis mutandis* kohaldatav.

5.1.4.1.2. Itaalia tegutses avaliku sektori asutusena, mitte turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana

(157) Komisjon leiab, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei ole praegusel juhul kohaldatav. Kõigi kättesaadavate tõendite kohaselt on Itaalia tegutsenud järjekindlalt avaliku sektori asutusena, et päästa Alitalia pankrotist ja võimaldada tal edasi tegutseda.

(158) Komisjon meenutab kõigepealt, et Euroopa Kohus on leidnud, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine sõltub lõpuks sellest, kas riik on andnud aktsionärina, mitte aga avaliku võimu kandjana majandusliku eelise temale kuuluvale ettevõtjale ([62]). Riigi sekkumist, mille eesmärk on täita temal kui avalikul võimul lasuvaid kohustusi, ei saa võrrelda eraõigusliku investori sekkumisega turumajanduses ([63]).

(159) Et teha kindlaks, kas riigi antud kaks riigilaenu kujutavad endast avaliku võimu teostamist või tulenevad kohustustest, mida riik peab täitma aktsionärina, ei uuri komisjon üksnes nende laenude vormi, vaid ka i) nende laadi ja eset, ii) nende andmise konteksti, iii) taotletavat eesmärki ning iv) kahe riigilaenu suhtes kehtivaid norme.

(160) Kui riigi sekkumine ei ole selle laadi ja eset ning taotletavat eesmärki arvesse võttes investeering, mille võiks teha erainvestor, kujutaks see endast riigi kui avaliku sektori asutuse sekkumist, välistades seega turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamise ([64]).

([62]) Kohtuotsus, 5. juuni 2012, komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punktid 79–82 ja 87.
([63]) Kohtuotsus, 15. detsember 2009, EDF *vs.* komisjon, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, punkt 228.
([64]) Vt selle kohta kohtuotsus kohtuasjas komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punktid 30, 86 ja 87.

Meetme laad ja ese

(161) Nagu on kirjeldatud punktis 2.1, kujutas kõnealune meede endast kahte riigilaenu, mille Itaalia andis Alitaliale on 2. mail 2017 ja 16. oktoobril 2017.

Meetme kontekst

(162) Riik tegutses algusest peale järjepidevalt ja selgelt avaliku sektori asutusena, et päästa Alitalia likvideerimisest, nagu on tunnistatud ka mitme ministri avalikes avaldustes (vt punkt 2.5), ning ta ei tegutsenud äriühingusse investeeriva aktsionärina ega võlausaldajana.

(163) Alates sellest, kui CAI 2008. aastal Alitalia omandas, on äriühing olnud järjepidevalt tugevas kahjumis. Alitalia aktsionäride püüdlused suunata Alitalia tervendamiskava abil tagasi õigele teele kukkusid läbi, sest töötajad lükkasid selle kava 26. aprillil 2017 tagasi, mille tõttu algatati Alitalia suhtes erakorraline haldusmenetlus (vt põhjendus 41 jj). Alitalia on erakorralise haldusmenetluse ajal endiselt raha kaotanud.

(164) Puuduvad tõendid, et pärast tervendamiskava tagasilükkamist, kuid enne erakorralise haldusmenetluse algatamist oleks ükski investor olnud valmis sekkuma ja Alitalia kui tegevust jätkava ettevõtte omandama, isegi nominaalhinnaga. Samuti puuduvad tõendid, et finantsasutused olid valmis pakkuma märkimisväärseid laenuvahendeid, et võimaldada piisavat likviidsust äriühingu tegevuse jätkumiseks.

(165) Kahe riigilaenu andmise ajal oli Alitalia raskustes olev ettevõtja päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses ning tal oli vähe lootust lühikeses kuni keskpikas perspektiivis kasumlikuks saada (vt põhjendused 41, 66 ja 218–229).

Taotletav eesmärk

(166) Alitalia suhtes algatatud erakorralise haldusmenetluse sõnaselge eesmärk oli tagada Alitalia osutatavate transporditeenuste katkematus ja säilitada Alitalia varade väärtus.

(167) Maksejõuetu äriühinguna jäi Alitalia sisuliselt laenuturgudelt kõrvale ning oma vahetute ja pikaajalisemate likviidsusprobleemide tõttu sõltus ta Itaalia riigist, kes andis kaks riigilaenu.

(168) Nagu on üksikasjalikult kirjeldatud 2. jaos, anti esialgne laen eelkõige eesmärgiga vältida Alitalia osutatava teenuse katkemist, võimaldades tal säilitada riigisisesed ja rahvusvahelised lennuühendused ning vältides seeläbi sotsiaalseid raskusi ja suurt ebamugavust kasutajate jaoks. Peale selle vältis Itaalia, et sellise katkemisega rikutaks muu hulgas Itaalia põhiseadusega tagatud õigust transporditeenuste territoriaalsele järjepidevusele Itaalias. Täiendav 300 miljoni euro suurune laen anti samal põhjusel ning ka selleks, et hõlbustada Alitalia varade võõrandamist. Alitalia suhtes algatatud erakorralise haldusmenetluse eesmärk ja kahe riigilaenu eesmärk ei paista sisuliselt erinevat.

(169) Seda hinnangut toetavad ministrite avalikud avaldused enne esialgse laenu ja 300 miljoni euro suuruse laenu andmist (vt punkt 2.5), täpsemalt väited, et valitsuse põhieesmärk oli hoida ära lennutransporditeenuste järsk katkemine ning selliste teenuste kadumise otsesed ja kaudsed tagajärjed. Need avaldused käsitlesid muu hulgas mõju Itaalia majandusele ja väidetavat eesmärki hoida ära edasine kahju maksumaksjatele. Avalduste kohaselt oli eesmärk anda erivolinikele hingamisruumi ostja leidmiseks. Seda eesmärki kajastavad asjaomased õigusaktid, millega kaks riigilaenu anti, ja Itaalia enda esitatud teave (vt põhjendus 78 jj), mille kohaselt oli neid laene vaja Alitalia juhtimisvajaduste rahuldamiseks ja teenuste katkemise ning sellest tingitud sotsiaalsete raskuste ja ebamugavuse vältimiseks.

(170) Itaalia valitsuse liikmete toonased avaldused (vt punkt 2.5) toetavad seisukohta, et põhjused, miks Itaalia kaks riigilaenu andis, ei olnud sellised, millest oleks lähtunud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Selle asemel oli kahe riigilaenu andmise põhjus, et „lendude peatamine ei ole mõeldav, sest see ohustaks ühendusi ja tekitaks kahju reisijatele“, ([65]) „[m]e ei saa [lasta tal] päeva pealt maksejõuetuks jääda, sest siis kaotaksime ühendused riigi eri osade vahel“ ([66]) ning „lennukite hoidmine hommikust õhtuni maa peal maksaks Itaalia maksumaksjatele palju rohkem“ ([67]).

(171) Nagu on kirjeldatud punktis 4.1, selgitas Itaalia üksikasjalikult häireid, mida Alitalia turult lahkumine tekitaks, esitades sellega seoses nende reisijate arvu, kes olid piletid broneerinud, ja väljastatud piletite arvu.

(172) Olles eelnimetatud asjaolusid uurinud, leiab komisjon, et kahe riigilaenu peamine eesmärk oli tagada Alitalia tegevuse jätkumine avaliku poliitika põhjustel, mitte riigi kui turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja finantshuvides. See tähendab, et isegi kui oleks võimalik tõendada, et riigil on võimalus teenida seoses kahe riigilaenuga kasvõi pikas perspektiivis kasumit, oli see kaalutlus kahe riigilaenu andmise otsuse tegemisel kõrvalise tähtsusega.

(173) Samuti on Euroopa Kohus leidnud, et ettevõtja osutatavate veoteenuste jätkuvus on kaalutlus, mida erainvestor arvesse ei võtaks ([68]).

(174) Peale selle lükati kahe riigilaenu lõpptähtaegu korrapäraselt edasi ja samal ajal lükkas riik nende uute lõpptähtaegadeni edasi ka Alitalia kohustuse intressi maksta. Majanduskasvu käsitleva dekreet-seaduse vastuvõtmise tulemusel lõppes intressi kogunemine kahelt riigilaenult 31. mail 2019. See näitab ka, et intressimäär kuue kuu EURIBOR pluss 10 %, mis Itaalia väitel näitas, et ta käitus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana (vt põhjendus 95), on üksnes kunstlik, sest riik ei saanud laenuandjana kordagi tasu oma likviidsuskulu ega Alitaliaga seotud krediidiriski eest, mida turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja oleks soovinud katta. See ja asjaolu, et Itaalia ei esitanud eelnevat uuringut, mis oleks näidanud, et riigil oli tähtaegade edasilükkamise ja intressi maksmisest vabastamise suhtes finantshuvi, selle asemel, et valida vastupidine stsenaarium, näitab, et riik teostas seoses Alitaliaga oma avalikku võimu. See käitumine, täpsemalt tähtaegade edasilükkamine ilma konkreetse eelneva uuringuta, intressi maksmise nõudmisest hoidumine, peatades lõpuks intressi kogunemise alates 31. maist 2019, ei ole kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja käitumisega, vaid näitab avaliku sektori asutuse huvi Alitalia osutatava transporditeenuse katkematuse tagamise vastu.

Meetme suhtes kehtivad normid

(175) Kõnealused kaks riigilaenu on *sui generis* ja sihtotstarbelised meetmed. Vastu võeti konkreetsed dekreet-seadused, et sätestada nende laenude andmine ja hiljem nende tähtaegade pikendamine ning laenude *de facto* ühendamine üheks meetmeks. Kahte riigilaenu rahastati majandusarengu ministrile eraldatud eelarvest. Samuti oli nende laenude väljamaksmine sätestatud konkreetsetes ministrite dekreetides.

(176) Raha nende laenude jaoks eraldati üldisest riigieelarvest.

Järeldus

(177) Kokkuvõttes tuleb märkida, et meetmel on selle laadi ja eseme, selle võtmise konteksti, eesmärgi ja selle suhtes kehtivate normide poolest sellised omadused nagu toimingul, mis kuulub Itaalia avaliku võimu teostamise hulka. Seepärast pole võimalik kohaldada meetme suhtes erainvestori kriteeriumi.

5.1.4.1.3. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamata jätmine Itaalia poolt

(178) Kohus on sedastanud, et „erainvestori kriteeriumi kohaldamine [sõltub] [—] sellest, kas asjaomane liikmesriik annab aktsionärina, mitte aga avaliku võimu kandjana majandusliku eelise temale kuuluvale ettevõtjale“ ([69]).

([65]) Vt põhjendus 51.
([66]) Vt põhjendus 52.
([67]) Vt põhjendus 54.
([68]) Kohtuotsus, 19. detsember 2019, Arriva Italia jt, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punkt 73.
([69]) Kohtuotsus, 5. juuni 2012, komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 81.

(179) Kui liikmesriik tugineb haldusmenetluses turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile, peab ta „üheselt ning objektiivsete kontrollitavate ja samast ajajärgust põhinevate andmete põhjal tõendama, et võttis elluviidud meetme aktsionärina ning nõutavatel eelnevate majanduslike hinnangute põhjal“ ([70]). Tõenditest peab selgelt nähtuma, et asjaomane liikmesriik otsustas enne majandusliku eelise andmist või samal ajal sellega investeerida põhjendatud hinnangu alusel, mis näitab, et tegelikult rakendatavast meetmest saadakse tulu, mis vastab turu tulumäärale.

(180) Samuti „hindamaks, kas sama meetme oleks tavapärastel turutingimustel võtnud erainvestor, kes on riigiga võimalikult sarnases olukorras, tuleb arvesse võtta üksnes eeliseid ja kohustusi, mis on seotud riigi kui aktsionäri olukorraga, mitte aga neid, mis puudutavad teda kui avaliku võimu kandjat“ ([71]). Seega tuleb eristada esiteks riigi kui ettevõtja aktsionäri ning teiseks riigi kui avaliku võimu kandja rolli.

(181) Eelkõige võivad sellega seoses olla vajalikud tõendid, millest ilmneb, et kõnealune otsus põhineb majandushinnangutel, mis on sarnased nendega, mille oleks enne investeeringu tegemist käesoleva juhtumi asjaoludel lasknud korraldada nimetatud liikmesriigiga võimalikult sarnases olukorras olev mõistlik erainvestor„ et teha kindlaks sellise investeeringu kasumlikkus tulevikus.

(182) Üldkohus on meenutanud, ([72]) et „kuigi komisjonil tuleb eraõigusliku investori kriteeriumi kohaldada ja paluda asjaomasel liikmesriigil esitada talle selleks kogu asjassepuutuv teave, peab see liikmesriik või [—] riigi osalusega äriühing esitama tõendid, kust nähtub, et ta on andnud asjaomase meetme kasumlikkuse kohta majandushinnangu, mis on võrreldav sellega, mille oleks teinud sarnases olukorras olev eraõiguslik investor“.

(183) Lisaks on Euroopa Kohus sedastanud, et „kui majandushinnangud koostatakse pärast selle eelise andmist, ei piisa asjaomase liikmesriigi tehtud investeeringu tegeliku kasumlikkuse tagantjärgi tuvastamisest või tegelikult kasutatud menetluse valiku hilisemast põhjendamisest, selleks et tõendada, et liikmesriik tegi enne eelise andmist või eelise andmise ajal niisuguse otsuse aktsionärina“ ([73]).

(184) Itaalia pole täitnud minimaalseid nõudeid tõendamaks, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium on praegusel juhul kohaldatav.

(185) Nagu on märgitud põhjenduses 83, siis vaatamata komisjoni korduvatele taotlustele ei tõendanud Itaalia dokumentaalselt, et ta oli enne kahe riigilaenu andmist hinnanud nende laenude võimalikku investeeringutasuvust. Samuti ei esitanud ta oma hinnangut selle kohta, kui tõenäoline on laenude ja nendega seotud intresside tagasimaksmine Alitalia omavahenditest või Alitalia müügi tuludest, ega hinnangut tagasimaksmata jätmise riski kohta. See kehtib nii esialgse laenu kui ka täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu puhul.

(186) Nagu mainitud punktis 4.2, on Itaalia küll esitanud Alitalia kohta mitmesuguseid aruandeid ja teavet, mis olid kättesaadavad enne kahe riigilaenu andmist ja mis olid koostatud muudel eesmärkidel kui majandushinnangu andmiseks enne kahe riigilaenu andmist, kuid need aruanded ja see teave ei näita isegi tagasimaksmise tõenäosust ning samuti ei vasta need liidu kohtute kehtestatud nõuetele vastuvõetavate tõendite kohta, mis näitaksid, et kahe riigilaenu kasumlikkust on eelnevalt hinnatud.

([70]) Kohtuotsus, 16. jaanuar 2018, EDF *vs.* komisjon, T-747/15, ECLI:EU:T:2018:6, punkt 142, ning kohtuotsus, 19. detsember 2019, Arriva Italia jt, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punkt 48.

([71]) Kohtuotsus, 19. detsember 2019, Arriva Italia jt, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punkt 47, ning kohtuotsus, 5. juuni 2012, komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 79 ja viidatud kohtupraktika. Vt ka kohtuotsus, 10. detsember 2020, Comune di Milano *vs.* komisjon, C-160/09 P, ECLI:EU:C:2020:1012, punkt 106.

([72]) Kohtuotsus, 25. juuni 2015, SACE ja Sace BT *vs.* komisjon, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435, punkt 184.

([73]) Kohtuotsus, 5. juuni 2012, komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 85.

(187) Samuti polnud Itaalia ametiasutused võimelised tõendama, et enne kummagi laenu andmise otsuse tegemist või sellega samal ajal oli koostatud dokument, mis kujutas endast äriplaani, kasumlikkuse hinnangut, mis koosnes eelkõige majandushinnangust kahe riigilaenu tagasimaksmise tõenäosuse ja nende hinnastamise asjakohasuse kohta. Miski ei näita, et Itaalia ametiasutused, valitsus või parlamendi liikmed uurisid ja arutasid äriplaani või kahe riigilaenu kasumlikkust enne seda, kui võeti vastu haldus- ja õigusnormid kahe riigilaenu andmise kohta.

(188) Itaalia pole seega täitnud tõendamisnõuet, mille kohaselt liikmesriik peab üheselt ning enne majandusliku eelise andmise otsuse tegemist või sellega samal ajal tuvastatud objektiivsete ja kontrollitavate asjaolude põhjal tõendama, et ta võttis meetme turuosalisena, ning seepärast ei täitnud ta oma kohustust tõendada, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium on kahe riigilaenu suhtes kohaldatav.

5.1.4.1.4. Kohaldatavuse hindamine 300 miljoni euro suuruse laenu puhul

(189) Nagu on märgitud põhjenduses 154, käsitleb komisjon kaht riigilaenu kohaldatavuse hindamisel ühe meetmena. Komisjon leiab aga, et isegi kui täiendavat 300 miljoni euro suurust laenu uuritaks eraldi, ei oleks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium kohaldatav.

(190) Täiendav 300 miljoni euro suurune laen anti suures osas sama eesmärgiga nagu esialgne laen; peamine erinevus oli, et selleks ajaks olid Itaalia ametiasutused otsustanud Alitalia varad müüa, selle asemel et ettevõtja restruktureerida (vt põhjendus 59).

(191) Itaalia sõnul anti laen muu hulgas selleks, et võimaldada müügimenetlus edukalt lõpule viia. Nagu on märgitud põhjenduses 20, tuleks meenutada, et täiendav 300 miljoni euro suurune laen anti selleks, et tagada transporditeenuse osutamise kohustuste täitmine enne varade võõrandamist. Sellega seoses näitavad laenu andmise ajast pärinevad ministrite avaldused ka, et Itaalia põhihuvid ei olnud turumajanduse tingimustes tegutsevale ettevõtjale omased, sest tollane taristu- ja transpordiminister teatas: „Me ei taha Alitaliat odavalt müüa, vaid lihtsalt müüa. Me näeme, mis juhtus Air Berliniga, kelle omandas Lufthansa: tema lennukite ja töötajate arv on nüüd poole väiksem. Põhitegevuse lõpetamine tähendab aga alati kõigi jaoks kaotust ([74])." Nagu võib sellest avaldusest järeldada, olid turutingimustel elluviidud müügil, st Air Berlini omandamisel Lufthansa poolt, tööhõive seisukohast negatiivsed sotsiaalsed tagajärjed, mida ükski turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja arvesse ei võtaks. Seega, kuigi 300 miljoni euro suuruse laenu väidetav eesmärk oli võimaldada müügiprotsess lõpule viia, mõjutasid valitsuse otsust kaalutlused, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja poleks arvesse võtnud.

5.1.4.1.5. Itaalia argumendid turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldatavuse kohta ja komisjoni järeldused

(192) Eeltoodu põhjal võib järeldada, et kahe riigilaenu peamine eesmärk oli tagada Alitalia tegevuse jätkumine avaliku poliitika põhjustel, mitte riigi kui turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja huvides. See tähendab, et isegi kui oleks võimalik tõendada, et riigil on võimalus teenida kasvõi pikas perspektiivis kasumit, oli see kaalutlus kahe riigilaenu andmise otsuse tegemisel kõrvalise tähtsusega

(193) Itaalia väitis, et esialgse laenu eesmärk oli rahuldada Alitalia kiireloomulisi juhtimisvajadusi ja vältida teenuse katkemist, mis oleks võinud tuua kaasa suured sotsiaalsed probleemid. Komisjon leiab, et need on taas tegurid, mida ükski laenuandja poleks arvesse võtnud.

(194) Sellega seoses väidab Itaalia, et Alitalia aktsionäride õigused võeti ära, kui ettevõtja suhtes algatati erakorraline haldusmenetlus ja juhtimise võtsid üle kolm erivolinikku, kes kontrollivad erakorralise haldusmenetluse ajal ametiisikutena Alitaliat. Seepärast väidab Itaalia, et tema huvi Alitalia puhul saavutatava tulemuse vastu on samaväärne aktsionäri omaga.

([74]) https://www.repubblica.it/economia/2017/10/15/news/graziano_delrio_bus_treni_e_piu_metro_un_piano_da_30_miliardi_per_rilanciare_i_trasporti_-178383342/

(195) Komisjon ei saa selle väitega nõustuda. Erakorralise haldusmenetluse algatamisega Alitalia suhtes teostas Itaalia oma regulatiivset avalikku võimu, et säilitada pankrotiohus ettevõtja varade väärtus, ning ta ei käitunud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana. Seejuures muutis Itaalia ühepoolselt, *sui generis* sättega (vt põhjendus 18) Alitalia võlausaldajate nõuete nõudeõiguse järku; sellist toimingut ei saa pidada võrreldavaks toimingutega, mida saavad teha eraisikud. Nõudeõiguse järgu muutmine tähendas, et laen tuli tagasi maksta enne mis tahes muid Alitalia erakorralise haldusmenetluse ajal tekkinud võlgu. Vaid riigil on õigus allutada kõik olemasolevad nõuded (sealhulgas kõrgema nõudeõiguse järguga võlad) uuematele; sellist õigust ei ole erasektori võlausaldajatel ega eraisikutel üldiselt. Selles mõttes on Itaalia tegevus avaliku sektori asutusena lahutamatu tema tegevusest laenude andjana. Itaalia teostas oma avalikku võimu, et luua soodne investeerimisolukord vahetult pärast selle võimu teostamist; seda võimu ei oleks olnud ühelgi turumajanduse tingimustes tegutseval ettevõtjal ([75]).

(196) Teiseks kinnitab Itaalia ise, et erivolinikud peavad seaduse alusel arvesse võtma mitmesuguste sidusrühmade – nagu võlausaldajad, kliendid, töötajad ja tarnijad – huve, mitte üksnes aktsionäride huve.

(197) Itaalia väidab, et ta käitus kahe riigilaenu andmisel turumajanduse tingimustes tegutseva investorina; kui ta poleks sekkunud, oleks riik pidanud kandma 1,3 miljardit eurot kahju seoses järgmisega: i) töötusega seotud kulud; ii) Alitalia likvideerimisega seotud kulud, sealhulgas avaliku korra tagamise kulud seoses hädaolukordade ohjamisega lennujaamades ja reisijatele makstav hüvitis, ning iii) negatiivne ülekanduv mõju tarnijatele. Samuti oleks riik saanud kahju maksmata maksude tõttu.

(198) Need kaalutlused tõendavad aga Itaalia väitele otse vastupidist, nimelt et Itaalia eesmärk oli säilitada Alitalia tegevus, olenemata kulust, võttes eelkõige arvesse tegureid, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja arvesse ei võtaks.

(199) Nagu on märkinud Euroopa Kohus, tuleb hindamaks, kas sama meetme oleks tavapärastel turutingimustel võtnud eraõiguslik ettevõtja, kes on riigiga võimalikult sarnases olukorras, arvesse võtta üksnes eeliseid ja kohustusi, mis on seotud riigi kui eraõigusliku ettevõtja olukorraga, mitte aga neid, mis puudutavad teda kui avaliku võimu kandjat ([76]).

(200) Töötusega seotud kulude kohta on väljakujunenud kohtupraktikas sätestatud, et kulusid, mis tekivad riigile töötajate koondamisel, töötutoetuste maksmisel ja tootmistegevuse taastamiseks abi andmisel ([77]) ei tohiks turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja puhul asjakohaseks pidada.

(201) Seoses maksmata maksudega kehtib sama põhimõte: makse kehtestades teostab riik avalikku võimu. Et teha kindlaks, kas riigi võetud meetmed kujutavad endast avaliku võimu teostamist või tulenevad kohustustest, mida riik peab täitma aktsionärina, on oluline hinnata neid meetmeid mitte nende vormi alusel, vaid nende laadi, eset ja nende suhtes kehtivaid norme silmas pidades, võttes samas arvesse meetmetega taotletavat eesmärki ([78]). Praegusel juhul kujutaksid maksmata maksud endast kahju, mida tavatingimustes kannaks Itaalia riigina, mitte Alitalia aktsionärina. Maksude maksmata jätmise ärahoidmine ei olnud seega kaalutlus, mida riik võtaks arvesse Alitalia võlausaldaja või aktsionärina.

([75]) Komisjoni 21. detsembri 2017. aasta otsus (EL) 2018/1498 riigiabi ja meetmete SA.38613 (2016/C) (ex 2015/NN) kohta, mida Itaalia rakendas Ilva S.p.A. in Amministrazione Straordinaria suhtes, põhjendus 155 (ELT L 253, 9.10.2018, lk 45).

([76]) Kohtuotsus, 6. märts 2018, komisjon *vs.* FIH Holding ja FIH Erhversbank, C-579/16 P, ECLI:EU:C:2018:159, punkt 56; kohtuotsus, 5. juuni 2012, komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 79 ja viidatud kohtupraktika, ning kohtuotsus, 24. oktoober 2013, Land Burgenland jt *vs.* komisjon, C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, punkt 52.

([77]) Kohtuotsus, 6. märts 2018, komisjon *vs.* FIH Holding ja FIH Erhversbank, C-579/16 P, ECLI:EU:C:2018:159, punkt 56; kohtuotsus, 14. september 1994, Hispaania *vs.* komisjon, C-278/92–C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punkt 22, ning kohtuotsus, 19. detsember 2019, Arriva Italia jt, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punkt 73.

([78]) Vt selle kohta kohtuotsus, 19. jaanuar 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, punkt 30.

(202) Mis puudutab Alitalia likvideerimisega seotud kulusid (sealhulgas avaliku korra tagamise kulud seoses hädaolukordade ohjamisega lennujaamades ja reisijatele makstav hüvitis), mida Itaalia väitel kannaks riik, siis need on kulud, mida Itaalia kannaks avaliku sektori asutusena, ja kooskõlas eelmainitud kohtupraktikaga ei saa neid võtta arvesse hindamisel, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium on kohaldatav.

(203) Samuti ei võtaks üksi erasektori investor ega võlausaldaja arvesse negatiivset ülekanduvat mõju ettevõtja kolmandatest isikutest tarnijatele, kui ta kaalub, kas seda ettevõtjat rahastada.

Järeldus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldatavuse kohta

(204) Eeltoodu põhjal leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei ole kahe riigilaenu suhtes kohaldatav, sest i) kahe riigilaenu andmisel Alitaliale tegutses Itaalia selgelt avaliku sektori asutusena ning ii) igal juhul ei ole Itaalia täitnud tõendamiskohustust, sest ta ei hinnanud eelnevalt kahe riigilaenu eeldatavat kasumlikkust ega seda, kas eeldatav kasumlikkus on kooskõlas turutingimustega.

5.1.4.2. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine

(205) Ilma et see piiraks hinnangut punktis 5.1.4.1, kus komisjon järeldab, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei ole kohaldatav, leiab komisjon täiendava arutluskäigu tulemusena, et isegi kui turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium oleks kohaldatav, anti kahe riigilaenuga Alitaliale majanduslik eelis.

5.1.4.2.1. Teabeallikad

(206) Nagu on märgitud põhjenduses 106, ei hinnanud Itaalia meetmeid eelnevalt, aga talle olid kättesaadavad mitmesugused dokumendid ja aruanded, millele oleks saanud tugineda turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel Alitaliale antud kahe riigilaenu suhtes.

(207) Punktis 4.2.1 on loetletud peamised Itaalia esitatud eelnevad teabeallikad, mis olid Itaalia arvates turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse hindamisel asjakohased ja mis olid enne esialgse laenu andmist kättesaadavad. Nagu juba on selgitatud punktis 5.1.4.1, polnud ükski neist dokumentidest koostatud esialgse laenu ega järgneva 300 miljoni euro suuruse laenu majandusliku põhjendatuse (kasumlikkus ja tagasimaksmisega seotud risk) hindamiseks. Seepärast pole üheski neist dokumentidest ellu viidud nõutavat eelnevat turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse hindamist, mille turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks enne laenude andmist teinud (st ei hinnatud, kas kaks riigilaenu ja nende tingimused võivad vastata turutingimustele nii, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks need laenud andnud). Itaalia oleks aga saanud kasutada neis dokumentides sisalduvat teavet esialgse laenu ja järgneva laenu andmise ajal turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse eelnevaks hindamiseks. Komisjon kasutab neid dokumente, et hinnata kahe riigilaenu puhul ise vastavust turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile.

(208) Et komisjon saaks täielikult oma uurimiskohustust täita, võtab ta arvesse ja hindab ka muud teavet, mida on võimalik kasutada kontrollimiseks, kas kahe riigilaenuga anti Alitaliale eelis. Muu teave, mida komisjon sel eesmärgil kasutab, hõlmab aruandeid, mis muutusid Itaaliale kättesaadavaks pärast esialgse laenu andmist (punktis 4.2.2 kirjeldatud „tagantjärele tehtud uuringud“), mitmesuguste ametlikku uurimisse sekkunud osaliste esitatud teavet ning teavet, mida komisjon kogus avalikest allikatest.

5.1.4.2.2. Loogika, mille alusel turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kahe riigilaenu suhtes kohaldatakse

(209) Et hinnata, kas kahe riigilaenuga anti Alitaliale majanduslik eelis, peab komisjon kontrollima, kas samas olukorras hüpoteetiline turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja (praegusel juhul „eraõiguslik laenuandja“) oleks need kaks laenu samadel tingimustel andnud ([79]). Hindamisel on allpool kirjeldatud etapid. Esiteks tuleb hinnata Alitalia krediidivõimelisust, st Alitalia võimet asjaomane võlg tagasi maksta. Teiseks, kui Alitaliat peetakse krediidivõimeliseks, tuleb hindamise käigus kontrollida, kas kahe riigilaenu tingimused on kooskõlas turul tehtavate võrreldavate tehingute tingimustega. Seejuures tuleks võrrelda kahe riigilaenu tingimusi (intressimäärad, tagatis, nõudeõiguse järk, lõpptähtaeg, tagasimaksegraafik) tingimustega, mille eraõiguslik laenuandja oleks kehtestanud võrreldavate laenude suhtes.

([79]) Kohtuotsus, 22. november 2007, Hispaania *vs.* komisjon, C-525/04 P, ECLI:EU:C:2007:698; kohtuotsus, 24. jaanuar 2013, Frucona Košice *vs.* komisjon, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, ning kohtuotsus, 29. juuni 1999, DM Transport, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332.

(210) Majanduslikud kaalutlused, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja arvesse võtab, võivad erineda olenevalt sellest, kas tal on laenuvõtjast äriühingu suhtes riskipositsioon. Komisjon hindab Itaalia riigi varasemat riskipositsiooni Alitalia suhtes. Nagu näidatakse allpool (vt põhjendus 239), ei olnud see varasem riskipositsioon kahe riigilaenu turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse hindamisel asjakohane. Seepärast leiab komisjon, et kahe riigilaenu eraldi hindamine on see, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, täpsemalt laenuandja, oleks Itaalia riigi olukorras teinud.

(211) Pärast Alitalia finantsseisundi kirjeldamist esialgse laenu andmise ajal kirjeldatakse ja kohaldatakse alljärgnevates punktides turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumit kolme stsenaariumi korral, milleks on restruktureerimisstsenaarium, kus Alitalia tegevus jätkub, müügistsenaarium, kus Alitalia või tema kasutatavad tegevusvarad müüakse kolmandale isikule, ning võimaluste piires likvideerimisstsenaarium, kus varad müüakse osana likvideerimisest.

(212) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse hindamisel võtab komisjon ühtlasi arvesse kaht varianti: kaks riigilaenu eraldi meetmetena ja kaks riigilaenu ühe meetmena. See ei mõjuta punktis 5.1.4.1.1 esitatud komisjoni järeldust, et kaks riigilaenu moodustavad ühe meetme.

5.1.4.2.3. Esialgse laenu hindamine

Sissejuhatus

(213) Esialgse laenu andmise ajal oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja võrrelnud kaht järgmist summat:

1) 630 miljoni euro suurune võlg, mis tuleb kuue kuu pärast tagasi maksta ning mis koosneb põhisummast (600 miljonit eurot) ja summast, mis on võrdne 10 % intressiga kuuekuulisel ajavahemikul, ning

2) raha, mis on Alitaliale kuuekuulise tähtaja lõpus eeldatavalt kättesaadav.

(214) Et esialgne laen oleks kooskõlas turutingimustega, peab viimasena nimetatud summa (punktis 2 eespool) olema suurem kui esimesena nimetatud summa (punktis 1 eespool). Teisisõnu tuleks hinnata, kas turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja eeldaks, et Alitalia teenib kuuekuuliseks lõpptähtajaks piisavalt raha, et laen ja intress ära maksta ([80]).

(215) Peale selle oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja hinnanud esialgse laenu riskitaset, mis sõltub sellistest omadustest nagu nõudeõiguse järk, lõpptähtaeg ja tagatis ning Alitalia finantsseisund. Selle hindamise põhjal oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja teinud otsuse intressimäära kohta, mis kajastab laenu riskitaset. Seega veel üks tingimus, mis peab olema täidetud selleks, et laen oleks kooskõlas turutingimustega, on see, et 10 % intressimäär peaks kajastama laenu riskitaset.

(216) Esialgse laenu andmise ajal 2. mail 2017 oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja järeldanud, et erivolinikel olid järgmised võimalused: 1) restruktureerida Alitalia või 2) müüa Alitalia tegevust jätkava ettevõttena või müüa tema varad. Samuti oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja hinnanud järgmisi Alitalia finantsseisundi elemente: tema varasemad finantstulemused, varad ja kohustised ning eeldatavad tulevased rahavood.

(217) Järgmistes punktides rekonstrueerib komisjon hindamise, mille turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja oleks teinud enne esialgse laenu andmist. Kõigepealt kirjeldab komisjon Alitalia finantsseisundit esialgse laenu andmise ajal ning seejärel hindab kõigi kolme põhjenduses 211 kirjeldatud stsenaariumi puhul esialgse laenu kooskõla turutingimustega, kontrollides, kas põhjendustes 214–216 kirjeldatud tingimused on täidetud.

([80]) Võttes arvesse laenu ülikõrget nõudeõiguse järku selle andmise ajal ja Alitalia varasemate võlgade külmutamist erakorralise haldusmenetluse tõttu, oleks turumajanduse tingimustes tegutseval laenuandjal olnud eelisõigus müügituludele. Komisjon märgib, et esialgse laenu ülikõrge nõudeõiguse järk kaotati majanduskasvu käsitleva 30. aprilli 2019. aasta dekreet-seadusega kehtestatud muudatustega.

5.1.4.2.3.1. Alitalia finantsseisund esialgse laenu andmise ajal

(218) Alitalia varasemaid finantstulemusi ning tema olukorda erakorralise haldusmenetluse alguses ja esialgse laenu andmise ajal on nõuetekohaselt kirjeldatud tervendamiskavas tema enda aktsionäride poolt (kirjeldatud punktis 4.2.1.1) ning 28. veebruari 2017. aasta finantsaruandes. Alitalia aktsionärid koostasid 2016. aasta detsembris tervendamiskava, et selgitada oma ettepanekut äriühingu sisemiseks restruktureerimiseks (vt põhjendused 107–109), ning see sisaldab (lisaks kavale Alitalia ümberkorraldamiseks ajavahemikul 2016. aasta detsembrist kuni 2021. aastani) Alitalia 2009.–2015. aasta finantstulemuste üksikasjalikku analüüsi.

(219) Tervendamiskava näitab, et 2009.–2012. aastal, kui CAI (konsortsium, kes ostis pankrotistunud Alitalia Linee Aeree Italiane varad 2008. aastal) oli aktsionär, oli Alitalia kumulatiivne kahjum 800 miljonit eurot. See kahjum andis tõuke võtta vastu uus kolmeaastane (2013–2016) strateegiline kava, mille eesmärk oli taastada kasumlikkus. See kava ei olnud aga edukas ning Alitalia kahjum oli 2013. aastal 569 miljonit eurot ja 2014. aastal 578 miljonit eurot ([81]).

(220) Tervendamiskavas on märgitud, et 2009.–2014. aastal oli Alitalia kahjum peaaegu [suurem kui üks miljard] eurot ja seejuures olid tegevusest tulenevad kumulatiivsed negatiivsed netorahavood ligikaudu [väiksemad kui miljard] eurot. Sellel ajavahemikul vajas Alitalia kokku 1,5 miljardi euro suurust kapitalisüsti ja lisaks 1,2 miljardi euro suurust võlga. Märkimist väärib, et tervendamiskava kohaselt lennundussektor tervikuna kasvas 2010.–2013. aastal ja teenis kasumit ([82]). Seepärast leiab komisjon, et kõnealused Alitalia negatiivsed tulemused paistavad olevat äriühingule omased, mitte negatiivsete makromajanduslike suundumuste tulemus.

(221) Peale selle on tervendamiskavas märgitud, et just see jätkusuutmatu olukord tingis uue tööstus- ja finantspartneri otsimise, et taastada Alitalia pikaajaline elujõulisus. See partner oli Etihad, kes omandas 2015. aasta jaanuaris 49 % Alitaliast. 2015. aasta jaanuaris hakkas tegutsema uus äriühing Alitalia-SAI.

(222) See katse Alitaliat Etihadi abil stabiliseerida aga luhtus. 2016. aasta detsembris tegid Alitalia-SAI aktsionärid kokkuvõtte, et pärast Etihadi lisandumist aktsionäride hulka, ajavahemikul 2015. aasta jaanuarist 2016. aasta detsembrini, oli äriühingu kumulatiivne netokahjum kahe aasta jooksul [500–800] miljonit eurot ([83]). See kumulatiivne kahjum on võrdne [250–500] miljoni euro suuruse aastase kahjumiga; see väärtus on kooskõlas aastase registreeritud kahjumiga 2009.–2014. aastal. Kui aga ühekordseid kirjeid (peamiselt ühekordne tulu) arvesse ei võeta, on kahjum [rohkem kui üks miljard] eurot ([84]). Kokkuvõttes näitab selline märkimisväärne kahjum ka Alitalia-SAI ebaõnnestunud tegutsemist 2015. ja 2016. aastal.

Tabel 2

Alitalia kontserni valitud arvnäitajad

[—]

(223) Korduvad luhtunud katsed Alitalia restruktureerida on kokkuvõtlikult esitatud tervendamiskava joonisel 3.1.3.B, mida on kujutatud allpool joonisel 1.

(224) Joonisel 1 tähistavad täppidega rohelised jooned Alitalia restruktureerimiseks mõeldud erinevaid strateegilisi kavu, millest teatati 2009.–2016. aastal. Kõigis neis kavades prognoositi tulude järsku kasvu. Punased ruututega jooned tähistavad aga tegelikke tulusid ja näitavad, et strateegiliste kavade kohased prognoosid erinesid oluliselt tegelikest arvnäitajatest. Samuti näitavad tegelikud arvnäitajad, et Alitalia tulud vähenesid 2012.–2016. aastal järjepidevalt, näitamata mingeid märke taastumisest.

([81]) Tervendamiskava, lk-d 24–25.
([82]) Tervendamiskava, lk 22.
([83]) Tervendamiskava lk 31.
([84]) Vt tabel 2 Alitalia kontserni peamiste arvnäitajate kohta. 1,2 miljardi euro suurune kahjum on 2015. ja 2016. aasta vastavalt 468 miljoni euro ja 697 miljoni euro suuruste kahjumite ümardatud summa.

Joonis 1

Alitalia strateegiliste kavade kohase (roheline) ja tegeliku (punane) netokasumi võrdlus

[…]

(225) Üldiselt näitavad arvnäitajad joonisel 1 lennuettevõtja suuri ja pikaajalisi raskusi (alates vähemalt 2009. aastast) ning võimetust teenida kasumit isegi ajavahemikel, mil lennundussektor tervikuna kasvas. Pikaajalisi finantsraskusi kinnitab ka Alitalia restruktureerimise katsete korduv ebaõnnestumine.

(226) Tervendamiskava, mille ametiühingud lükkasid tagasi 2017. aasta aprillis, oli aktsionäride viimane restruktureerimiskatse, mille järel algatati erakorraline haldusmenetlus ja kuulutati Alitalia maksejõuetuks.

(227) Kuna tervendamiskava ei rakendatud, võis eeldada, et Alitalia tulemused ja kasumlikkus ei muutu olulisel määral, vaid on parimal juhul kooskõlas 2015. ja 2016. aasta tulemustega. Isegi kui tervendamiskava oleks rakendatud, poleks saanud lühikesel, kuuekuulisel ajavahemikul, mis oli esialgse laenu lõpptähtaeg, ega isegi järgmisel 12 kuul oodata tegelikku positiivset muutust Alitalia kasumlikkuses ja võimes tekitada netorahavoogu.

(228) Tabelist 2 ilmneb, et 2015. ja 2016. aastal oli Alitalia vaba rahavoog vastavalt –[240–350] miljonit eurot ja –[240–350] miljonit eurot. Komisjon märgib, et Alitalia pole olnud võimeline tekitama positiivseid rahavooge oma tegevuse rahastamiseks ja veel vähem oma võla tagasimaksmiseks, vaid tugines oma kahjumliku tegevuse rahastamisel välisele rahastamisele (pangapõhine ja võlakirjadega rahastamine, ettemaksuga ostetud piletite suurem hulk ja suuremad võlad kolmandatest isikutest tarnijatele). Peale selle registreeris Alitalia 2017. aasta jaanuaris ja veebruaris, üksnes kahel kuul, intressi- ja maksueelse kasumi (EBIT) vähenemise [100–300] miljoni euro võrra ja negatiivse vaba rahavoo [XXX] miljonit eurot.

(229) Lõpuks, kui Alitalia taotles 2017. aasta mais enda kuulutamist maksejõuetuks, oli tema negatiivne omakapital –[XXX] miljonit eurot ja kohustised kokku moodustasid [X,X] miljardit eurot ([85]) (vt tabel 2).

5.1.4.2.3.2. Varasem riskipositsioon

Aktsionärina

(230) Komisjon tegi kindlaks, et Itaalia riigil oli Alitalia suhtes kaudse aktsionärina varasem riskipositsioon. See riskipositsioon tuleneb Itaalia riigi kontrollist Poste Italiane ([86]) üle, kellele kuulus 2 % CAI-st, kellele omakorda kuulus 51 % Alitaliast. Seega oli Itaalia riik Alitalia kaudne aktsionär, kellele kuulus umbes 1 % äriühingust. 2017. aasta mais oli Itaalia riik ka panga Monte dei Paschi di Siena S.p.A. aktsionär; sellele pangale kuulus umbes 10 % CAI-st (seega umbes 5 % Alitaliast, võttes arvesse, et CAI-le kuulus 51 % Alitalia aktsiatest). Kokkuvõttes oli Itaalia riigi kui aktsionäri riskipositsioon Alitalia suhtes umbes 6 %.

(231) Komisjon leiab, et kahe laenu andmise üle otsustamisel ei õigustaks Itaalia kaudne ja suhteliselt väike riskipositsioon Alitalia suhtes tema hakkamist Alitalia laenuandjaks.

(232) Esiteks olid esialgse laenu tagasimaksmisega seotud riskid (vt põhjendused 151 ja 214) väga suured. Nende suurte riskide tõttu oleks täiendav riskantne võlg üksnes suurendanud riigi riskipositsiooni Alitalia suhtes. Võttes arvesse, et maksejõuetuseelsete finantsvõlgade summa ületas [X] miljardit eurot (vt tabel 2), oli ühtlasi ebatõenäoline, et Alitalia aktsionärid varade müügi korral üldse midagi tagasi saaksid.

([85]) PwC 12. oktoobri 2017. aasta aruanne, mis koostati erakorralise haldusmenetluse jaoks.

([86]) Kokku 65 % äriühingust Poste Italiane on Itaalia riigi kontrolli all. See on nii seetõttu, et riigile kuulub otseselt umbes 30 % (Itaalia majandus- ja rahandusministeeriumi kaudu) ja kaudselt veel 35 % (Cassa Depositi e Prestiti, Itaalia valitsuse kontrolli all oleva finantsvahendusettevõtte kaudu) sellest äriühingust.

(233) Samuti märgib komisjon, et Itaalia ametiasutused on kinnitanud, et Alitalia aktsionäride õigused võeti ära, kui Alitalia suhtes algatati erakorraline haldusmenetlus (vt põhjendus 194). Selle põhjal on selge, et mis tahes varasem riskipositsioon poleks praegusel konkreetsel juhul asjakohane, sest osaluse vormis varasem riskipositsioon kadus kohe, kui Alitalia taotles enda kuulutamist maksejõuetuks.

(234) Seda järeldust toetab ka asjaolu, et pärast erakorralise haldusmenetluse algatamist Alitalia suhtes ei saadud ühtegi laenu Alitalia tollastelt teistelt aktsionäridelt, nagu pangad Intesa või Unicredit või valdkonna ettevõtjad Atlantia, Etihad või Air France-KLM. Need ettevõtjad, sealhulgas isegi need, kelle riskipositsioonid Alitalia suhtes olid suuremad, ei rahastanud Alitaliat erakorralise haldusmenetluse ajal. Kui laenu andmine oleks olnud majanduslikust seisukohast parim viis varasema riskipositsiooni kaitsmiseks, oleks komisjon eeldanud, et ka erasektori ettevõtjad toetasid Alitaliat. Tegelikult tegutses aga üksnes riik pärast erakorralise haldusmenetluse algatamist Alitalia laenuandjana.

Võlausaldajana

(235) Komisjon märgib ka, et 2016. aasta ooteaja lepingu kohaselt oli Itaalia riigil lisaks kaudsele riskipositsioonile panga Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A aktsionärina Alitalia suhtes ka kaudne riskipositsioon maksejõuetuseelse võlausaldajana. Seda seetõttu, et riik oli selle panga aktsionär ning tema osalus kasvas 4,0 %-lt 2016. aasta detsembris 52 %ni 2017. aasta augustis.

(236) 2016. aasta ooteaja lepingu lisa kohaselt oli Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A. riskipositsioon Alitalia suhtes [10–20] miljonit eurot lühiajaliste kohustiste seisukohast ja [15–25] miljonit eurot krediidiliinide seisukohast.

(237) Komisjon leiab, et see riskipositsioon on piiratud tähtsusega, võttes arvesse selle suhtelist väiksust võrreldes lennuettevõtja kõigi kohustistega, mis on esitatud ooteaja lepingus. Alitalial oli [120–160] miljonit eurot lühiajalisi kohustisi, [120–160] miljoni euro ulatuses krediidiliine, [450–650] miljonit eurot võlakirju ja [X,X] miljardit eurot kasutusrente ning tema kohustised kokku olid [enam kui 2,5] miljardit eurot. Samuti oli Itaalia riigi riskipositsioon Banca Monte dei Paschi kaudu suhteliselt väike, kui võrrelda seda täiendava rahastamisega, mille Itaalia riik tagas esialgse laenuga ([87]).

(238) Komisjon leiab, et nii väike riskipositsioon ei oleks muutnud sellise turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja hinnangut, kes kaalus, kas rahastada Alitaliat 600 miljoni euroga (esialgne laen) ning seejärel täiendava 300 miljoni euro suuruse laenuga.

(239) Kokkuvõttes oleks Itaalia riigi olukorras turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja Alitaliale laenu andmise üle otsustamisel jätnud arvesse võtmata oma kaudse riskipositsiooni Alitalia maksejõuetuseelse võlausaldajana ja oma kaudse riskipositsiooni Alitalia kaudse vähemusaktsionärina.

5.1.4.2.3.3. Esialgse riigilaenu turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse hindamine restruktureerimisstsenaariumi korral

(240) Esialgne laen anti 2. mail 2017, samal kuupäeval, mil Alitalia suhtes algatati erakorraline haldusmenetlus (vt põhjendus 16). Sel ajal ei oldud erakorralise haldusmenetluse kava kohta veel otsust tehtud ja seega oli olemas variant Alitalia restruktureerida (vt põhjendused 58 ja 59).

(241) Selle stsenaariumi puhul analüüsiks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja Alitalia tulu teenimise potentsiaali ja hindaks tõenäosust, et Alitalia on võimeline laenu ja sellega seotud intressi lõpptähtajal tagasi maksma.

(242) Kuna esialgse laenu lõpptähtaeg oli kuus kuud, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja enne esialgse laenu andmist 2017. aasta mais kontrollinud kättesaadava teabe põhjal, milline oleks olnud Alitalia eeldatav sularahapositsioon 2017. aasta oktoobri lõpuks.

([87]) Kui arvestada, et riigi osalus ettevõtjas Banca Monte dei Pasch oli 50 %, oleks tema riskipositsioon Alitalia suhtes olnud kuni 20 miljonit eurot ([18 miljonit eurot lühiajalisi kohustisi + 20 miljonit eurot krediidiliine] × 50 %).

(243) Itaalia ametiasutused ei ole esitanud ühtegi enne esialgse laenu andmist tehtud uuringut ega hinnangut, kuigi turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks sellise hinnangu koostanud. Olgugi et tagantjärele, on endiselt võimalik simuleerida sellise hindamise tulemust, mille Itaalia oleks pidanud turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjana käitudes enne esialgse laenu andmist ellu viima, juhul kui ta oleks kasutanud selleks eelnevalt kättesaadavat teavet.

(244) Kuigi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse hindamiseks kasutatakse tulevikku suunatud teavet, oleks Itaalia võinud uurida Alitalia varasemaid finantsandmeid ja pöörata tähelepanu Alitalia vaba rahavoo kasutamisele 2015.–2016. aastal. Nagu on näidatud põhjenduses 228, registreeris Alitalia nii 2015. kui ka 2016. aastal negatiivse vaba rahavoo ning 2017. aasta jaanuaris ja veebruaris oli väljaminev rahavoog proportsionaalselt veel suurem. Pidades silmas, et Alitalia suhtes oli algatatud erakorraline haldusmenetlus, oli võimalik prognoosida, et Alitalia rahavood oleksid põhjenduses 247 täpsustatud ette nähtavate riskide ja ebakindluse tõttu veel kehvemad. Need asjaolud oleksid Itaalia ametiasutustele näidanud, et isegi ilma restruktureerimiskuludeta oleks Alitalia 2017. aasta maist oktoobrini tõenäoliselt kasutanud esialgset laenu oma tegevuskulude rahastamiseks ning poleks tõenäoliselt olnud võimeline 2017. aasta oktoobris esialgse laenu põhisummat ja intressi tagasi maksma.

(245) Teine lähenemisviis Alitalia 2017. aasta oktoobri lõpu eeldatava sularahapositsiooni hindamiseks oleks olnud hankida Alitalia rahavoogude prognoos. 4. mail 2017 taotlesid erivolinikud esialgset laenu (edaspidi „esialgse laenu taotlus“). See taotlus sisaldas likviidsusprognoosi kuni 2019. aasta oktoobrini, mis on ligilähedane esialgse laenu lõpptähtajale.

(246) Selles prognoositi likviidsuskava põhjal, et rahavajadus erakorralise haldusmenetluse esimesel kuuel kuul, 2017. aasta maist oktoobrini, on 671 miljonit eurot. Selles likviidsuskavas eeldati, et ilma riigi toetuseta on algne sularahasaldo 2017. aasta 2. mai seisuga 74 miljonit eurot ja lõplik sularahasaldo 2017. aasta oktoobri lõpus –597 miljonit eurot. Üksikasjalik prognoos on esitatud tabelis 3, kus on näidatud rahavoo prognoosi kuude kaupa.

Tabel 3

Rahaprognoosid 31. oktoobrini 2017

Last day	5-May	12-May	19-May	26-May	2-Jun	9-Jun	16-Jun	23-Jun	30-Jun
OPENING CASH (*)	74	93	-93	-82	-104	-145	-137	-156	-88
total collections	76	48	75	46	47	55	81	51	62
operating expenses	-15	-148	-58	-64	-80	-42	-90	-52	-143
impact from fuel prepayment risk									
outstations cash flow	1								
cash flow from operating activities	62	-100	17	-18	-34	14	-9	-1	-81
other inflows	4					3		75	
MRO capex expenses		-9	-3	0	-4	-6	-3	-2	-3
other capex									
Maintenance reserves		-5	-3	-3		-3	-3	-3	-3
cash flow from investing and non recurring activities	4	-14	-6	-3	-4	-5	-6	71	-6
capital repayments		0			-3		-3	0	-1
interests		0		-1	-1		-1	-2	0
new financing									
credit lines & deposits	-47	-71							
cash flow from financing	-47	-71		-1	-3		-4	-2	-1
TOTAL CASH FLOW	19	-186	11	-22	-41	9	-19	68	-88
CLOSING CASH before credit lines	93	-93	-82	-104	-145	-137	-156	-88	-176
RCF drawdowns									
Factoring net drawdowns	-30								
Total credit lines drawdown (**)	-30								
CLOSING CASH after credit lines	63	-123	-112	-135	-175	-167	-186	-118	-296
Drawn Lines of Credit	47	47	47	47	47	47	47	47	47
Undrawn Lines of Credit	75	75	75	75	75	75	75	75	75
April & May AMEX/BSP collections retained and offset by Factor (***)	30								
Sensitivity									
Drop in collections (cumulative)	-3	-8	-14	-19	-23	-25	-28	-30	-32
CLOSING CASH after Sensitivity as of 4/5	60	-131	-126	-154	-198	-192	-214	-148	-328
CLOSING CASH PROJECTION as of 28/4	-109	-149	-197	-197	-225	-192	-230	-165	-219

CASH and cash flow sensitivity as of May 04th (*) €m	jul-17	aug-17	sep-17	oct-17
CASH beginning of period	-238	-290	-370	-485
Cash flow P&L	-9	-42	-71	-77
Debt Service:	-7	-2	-12	-7
net Interests	*-2*	*-2*	*-5*	*-2*
Debt Principal Repayment	*-5*	*-1*	*-7*	*-5*
Capex:	-15	-15	-21	-2
fleet (Maintenance only)	*-12*	*-13*	*-19*	*-1*
other (no-fleet)	*-3*	*-2*	*-3*	*-1*
Maintenance Reserves:	-9	-11	-7	-7
MR receipts	*4*	*3*	*7*	*7*
MR payments	*-13*	*-14*	*-14*	*-13*
cash flow FAT	-12	-10	-4	-19
Total Cash Flow	-53	-79	-116	-112
CASH end of period as of May 04th	-290	-370	-485	-597
CASH end of period as of April 28th	-320	-413	-523	-597

Allikas: 4. mai 2017. aasta esialgse laenu taotluse lisa

(247) Esialgse laenu taotluse kohaselt koostati likviidsusprognoos väga ebastabiilses olukorras: Alitalias oli oodata veel streike; samuti oli oht, et krediitkaardiettevõtjad võivad ühepoolselt piletite ettemaksud tühistada ja tarnijad keelduda teenuseid osutamast. Lisaks oli kütusehinna kõikumine ettearvamatu. Ühtlasi polnud kavas ette nähtud restruktureerimiskulusid seoses töötajate arvu vähendamisega ning oli ette nähtud üksnes äriplaani osaline rakendamine.

(248) Sellele vaatamata on esialgse laenu taotluses selgelt kajastatud eeldatavat olukorda, kus Alitalia pole võimeline esialgset laenu oma rahavoo abil tagasi maksma. Prognoosid näitavad, et erivolinikud kavatsesid esialgse laenu summa täielikult ära kasutada (võttes arvesse, et sularahapositsioon 2017. aasta oktoobri lõpus pidi olema −597 miljonit eurot). Seepärast polnud võimalik Alitalia rahavoo põhjal oodata, et esialgse laenu põhisumma või sellega seotud intress tagasi makstakse.

(249) Kokkuvõttes oleks Itaalia riigi olukorras turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja restruktureerimisstsenaariumi korral võtnud hindamisel arvesse Alitalia varasemaid ja eeldatavaid rahavooge, mille kohta oli teave 2017. aasta mais kättesaadav. Selle teabe põhjal oleks ta järeldanud, et Alitalia eeldatavatest rahavoogudest alates 2017. aasta maist kuni oktoobrini ei piisaks esialgse laenu põhisumma ja võimalike intresside tagasimaksmiseks. Seepärast ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja Alitaliale sellist laenu andnud. Kuna turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja poleks sellist laenu Alitaliale niikuinii andnud, pole vaja võtta seisukohta intressimäära suhtes, mille Itaalia esialgsele laenule määras.

(250) Järgmises punktis hindab komisjon, kas esialgset laenu oleks saanud müügistsenaariumi puhul pidada turutingimustega kooskõlas olevaks, ning põhjenduses 332 näitab komisjon, kuidas see hinnang toetab veel enam järeldust restruktureerimisstsenaariumi kohta.

5.1.4.2.3.4. Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse hindamine müügistsenaariumi puhul

(251) Müügistsenaariumi puhul eeldaks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja, et esialgse laenu lõpptähtajal kättesaadava raha summa sõltub järgmistest teguritest:

1) raha, mille Alitalia teenib või kaotab alates esialgse laenu saamisest kuni tema müügini, st sularahasaldo muutus;

2) müügiprotsessi lõpuleviimise aeg ning

3) müügitulud.

(252) Enne esialgse laenu andmist oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja hinnanud neid kolme tegurit ja kujundanud välja oma ootused nende kõigi suhtes. Nende ootuste põhjal oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja otsustanud, kas laenu anda. Kuna puudusid tõendid Itaalia riigi sellise otsustusprotsessi kohta, rekonstrueeris komisjon sellise protsessi ja hindas asjakohaseid tegureid, tuginedes enne esialgse laenu andmise kuupäeva kättesaadavale teabele.

5.1.4.2.3.4.1. Sularahasaldo muutumine

(253) Nagu on märgitud põhjenduses 246, eeldasid erivolinikud, et Alitalia kulutab ajavahemikul 2017. aasta 5. maist 30. oktoobrini 671 miljonit eurot sularaha. Ilma esialgse laenuta oleks Alitalia sularahasaldo olnud −597 miljonit eurot.

(254) Seega ei oleks esialgse laenu lõpptähtajal (5. november 2017) pidanud laenust alles olema rohkem kui 3 miljonit eurot.

(255) Varasemate rahavoogude ja esialgse laenu taotluses esitatud finantsprognooside põhjal oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja järeldanud, et esialgse laenu tagasimaksmine lõpptähtajal sõltus Alitalia piisavalt kõrge hinnaga müügist enne 5. novembrit 2017. Täpsemalt oleks müügihind pidanud olema vähemalt 627 miljonit eurot, st tagasimakstav võlasumma 630 miljonit eurot, millest on lahutatud eeldatav sularahasaldo 3 miljonit eurot lõpptähtajal.

5.1.4.2.3.4.2. Laenu lõpptähtaeg ja müügi kestus

(256) Võttes arvesse järeldust põhjenduses 255, hindab komisjon, kas laenu andmise ajal kättesaadavate tõendite põhjal oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja eeldanud, et müügiprotsess kestab kuus kuud.

(257) Komisjon leiab, et oleks olnud ebarealistlik oodata, et Alitalia müük on võimalik pakkumismenetluse abil korraldada ja lõpule viia antud laenu esialgse lõpptähtaja (st kuue kuu) jooksul, nagu plaanitud. Täpsemalt leiab komisjon, et erakorralise haldusmenetlusega hõlmatud äriühingute müügi keskmine kestus on pikem, võttes arvesse asja keerukust ning asjaomaste sidusrühmade ja huvide paljusust. See seisukoht on kooskõlas Rahvusvahelise Valuutafondi hiljutise uuringuga, milles hinnati, kui palju kulub keskmiselt aega müügikava elluviimiseks Itaalia erakorralise haldusmenetluse raames ([88]). Selle uuringu kohaselt kulub Prodi-*bis* seaduse ja Marzano seadusega (viimane on Alitalia suhtes kohaldatav) seotud erakorralise haldusmenetluse korral müügikava elluviimiseks vastavalt keskmiselt kaks ja kolm aastat.

(258) Komisjon võtab arvesse Itaalia ametiasutuste väidet, et 2008. aastal kulus ettevõtja Alitalia – Linee Aeree Italiane müügikava täitmiseks erakorralise haldusmenetluse raames kuus kuud. Komisjon leiab aga, et see pretsedent ei ole praeguse juhtumi puhul asjakohane. Esiteks olid sündmused, mis viisid 2008. aastal ettevõtja Alitalia – Linee Aeree Italiane varade müügini CAI kontsernile, osa Itaalia riigi laiematest püüdlustest müüa oma 49,9 % osalus ettevõtjas Alitalia – Linee Aeree Italiane. Nende püüdlustega alustati vähemalt 2006. aastal oktoobris, nagu on kirjeldatud komisjoni 12. novembri 2008. aasta otsuse K(2008) 6745 põhjenduses 15. Sellest tulenevalt pole võimalik 2008. aastal lõpetatud müügiprotsessi ajavahemikku selgelt kindlaks määrata, aga see on tõenäoliselt palju pikem kui Itaalia ametiasutuste väidetavad kuus kuud. Teiseks leiab komisjon, et kui midagi õppida varasemast katsest ettevõtja Alitalia – Linee Aeree Italiane 2006. ja 2008. aasta vahel müüa, nagu on kirjeldatud nimetatud otsuse punktis 3.1, siis seda, kui keeruline on juba aastaid raskustes oleva suurettevõtja müük.

([88]) Rahvusvaheline Valuutafond, „The insolvency regime for large enterprises in Italy. An economic and legal assessment“, WP/18/218. https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2018/09/28/The-Insolvency-Regime-for-Large-Enterprises-in-Italy-An-Economic-and-Legal-Assessment-46276.

(259) Kolmandaks leiab komisjon, et suundumused 2008.–2017. aastal, mil kõigepealt oli omanik CAI ning hiljem tegutsesid CAI ja Etihad partnerluses, üksnes vähendaksid huvi Alitaliasse investeerimise vastu ning seega muudaksid ettevõtja müügi ja selle ajakava keerulisemaks. See oleks olnud tingitud Alitalia rahalise elujõulisuse parandamise korduvast ebaõnnestumisest (vt põhjendused 218–229).

(260) Neljandaks leiab komisjon, et vähene huvi Alitaliasse kui tegutsevasse äriühingusse investeerimise vastu ning tõenäoline vajadus äriühingu täieliku ja keeruka restruktureerimise järele oleksid kahtlemata müügiprotsessi pikendanud. Eelkõige märgib komisjon, et erakorralise haldusmenetluse kavas on võetud arvesse ka aspekte seoses äriühingu suurusega, näiteks töötajate arvu säilitamise seisukohast. Seepärast oleks võinud tõenäoliselt eeldada, et müügiprotsess võib olla pikem kui kavandatud kuus kuud. Eeltoodut arvesse võttes leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja ei oleks pidanud 2017. aastal tõenäoliseks, et Alitalia müük on võimalik kuue kuuga lõpule viia.

5.1.4.2.3.4.3. Tulud Alitalia müügist

(261) Enne Alitalia müügist saadava võimaliku tulu hindamist tuletab komisjon lühidalt meelde Alitalia varade olukorda ja nendega seotud võimalikke kohustisi 1. mail 2017.

(262) 1. mail 2017 oli Alitalia kontsernis kasutusel kokku 123 lennukit (25 kauglendudeks, 78 keskmise pikkusega lendudeks ja 20 piirkondlikeks lendudeks). Neist kuulus Alitaliale 41 lennukit (7 kauglendudeks, 34 keskmise pikkusega lendudeks) ja ta rentis 77 lennukit, mis on panditud rendileandjate kasuks. Alitalia ei oma kinnisvara, vaid ta rendib ruume lennujaamades, kus tegutseb. Samuti moodustavad olulise osa Alitalia varadest immateriaalsed varad seoses Alitalia kaubamärgi, litsentside ja firmaväärtusega. Märkimisväärsed summad, mis on esitatud bilansis põhi- ja käibevarade all, on seotud renditud lennukitega (nt kapitaliseeritud hoolduskulud).

(263) 1. mail 2017 oli Alitalia põhivara bilansiline koguväärtus, nagu on näidatud tabelis 2, [suurem kui 2] miljardit eurot ning käibevara väärtus oli [väiksem kui 1] miljard eurot, ([89]) millest tulenevalt oli koguvara bilansiline väärtus [suurem kui 3] miljardit eurot. Koguvara bilansilist väärtust tuleks vaadelda koos märkimisväärsete võlgnevustega Alitalia bilansis ([enam kui 3] miljardit eurot) ja tema tingimuslike kohustistega (tulevased maksed) seoses lennukite rendiga ([X,X] miljardit eurot). Nagu on märgitud põhjenduse 264 punktis b, ei võimalda bilanss kindlaks teha, kui suured kohustised on seotud tegevusvaraga ja mis on müüdava tegevusvara bilansiline netoväärtus. See on tingitud asjaolust, et suurima väärtusega varad on lennukid ja 77 lennukit renditakse.

(264) Esialgse laenu andmise ajal oli Alitalia müügist saadav tulu ebaselge ja raskesti prognoositav järgmistel põhjustel:

a) müüdava äriühingu ulatus oli veel kindlaks määramata, kuna erivolinikud said volituse Alitalia müümiseks alles 1. augustil 2017 (vt põhjendused 58 ja 59). Seepärast poleks võimalik ostja esialgse laenu andmise ajal teadnud, milliseid Alitalia osi müüakse (vt põhjendused 262 ja 263). Seega poleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja saanud olla kindel ostja tehtava pakkumuse ulatuses;

b) Alitalia kohustiste ulatus erakorralise haldusmenetluse ajal oli endiselt kindlaks määramata. Need kohustised viitavad kohustustele, mis võeti küll enne erakorralise haldusmenetluse algust, kuid mille Alitalia peab erakorralise haldusmenetluse käigus täitma, sest need on vajalikud Alitalia tegevuseks (nt kapitalirent). Komisjon märgib, et võttes arvesse Alitalia suuri võlgu (3,7 miljardit eurot, vt tabel 2), oleks ostjal pakkumuse tegemiseks oluline teada, kui suure osa sellest võlast peaks Alitalia erakorralise haldusmenetluse käigus tasuma;

([89]) Käibevara hõlmab järgmist: varud [XX] miljonit eurot, nõuded klientide vastu [XXX] miljonit eurot, muud nõuded [XXX] miljonit eurot ja raha [XX] miljonit eurot.

c) müügitulu sõltub nende äriühingu varade väärtusest, mille kohta ostja pakkumuse teeb, ning sellest, kui suurt kasu ostjal on võimalik neist saada. Need mõlemad elemendid sõltuvad konkreetsest ostjast ja seega on müüjal väga keeruline neid prognoosida.

(265) Eelkirjeldatud ebamäärasusi ja raskusi arvesse võttes annab komisjon hinnangu Alitalia müügihinna võimaliku vahemiku kohta, tuginedes Itaalia esitatud tõenditele (punkt 4.2) ja muule avalikult kättesaadavale teabele, mis oli esialgse laenu andmise ajal kättesaadav.

(266) Lisaks uurib komisjon hilisemat teavet: Leonardo & Co 16. oktoobri 2017. aasta hindamisuuringut, milles tuginetakse vähemalt osaliselt esialgse laenu andmise ajal kättesaadavale teabele (punkt 4.2.2.1), ning pakkumusi, mille erivolinikud said pärast Alitalia varasid käsitleva pakkumiskutse avaldamist (punkt 2.6). Kuigi turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja ei saanud hindamisel tugineda hilisematele tõenditele, kujutavad need pakkumused endast tagantjärele saadud näitajaid, millega on võimalik eelnevaid tõendeid võrrelda.

5.1.4.2.3.4.3.1. Eelnevad tõendid

5.1.4.2.3.4.3.1.1. Dr Ranalli tõendamisaruanne (edaspidi „tõendamisaruanne“)

(267) Itaalia väidab, ([90]) et ta tegi esialgse laenu andmise otsuse tervendamiskava põhjal. Selle äriplaani koostas esialgu äriühingu juhatus enne erakorralise haldusmenetluse algatamist ning hiljem vaatasid selle läbi KPMG, Roland Berger ja dr Ranalli (punkt 4.2.1.2).

(268) Tõendamisaruanne sisaldab Alitalia väärtuse hinnangut, mis põhineb diskonteeritud rahavoogude mudeli kohaldamisel läbivaadatud tervendamiskava suhtes. Üks selle aruande eesmärkidest on näidata, et Alitalia väärtus oli 31. detsembril 2016 suurem kui investeeritud kapitali väärtus. Ettevõtte väärtus ja Alitalia investeeritud kapitali väärtus on Alitalia võlgade ja omakapitali väärtuste summa. Esimene (ettevõtte väärtus) arvutatakse aga võlgade ja omakapitali turuväärtuse põhjal, samal ajal kui teine (investeeritud kapital) arvutatakse bilansiliste väärtuste põhjal. Näidates, et ettevõtte väärtus on suurem kui Alitalia investeeritud kapitali väärtus, järeldatakse tõendamisaruandes seega, et Alitalia võlgade ja omakapitali bilansilist väärtust ei ole üle hinnatud.

(269) Tõendamisaruandes on märgitud, et Alitalia 2016. aasta detsembri netovõla bilansiline väärtus [X XXX] ([91]) miljonit eurot ja omakapitali bilansiline väärtus [XXX,X] miljonit eurot on kooskõlas vastavate turuväärtustega. Seega oli Alitalia väärtus 31. detsembril 2016 vähemalt [X XXX,X] miljonit eurot, mis on võrdne investeeritud kapitali bilansilise väärtusega ([92]).

(270) Peale selle märgib komisjon, et tõendamisaruandes esitatud hinnangu kohaselt võis Alitalia väärtus olla 31. detsembriks 2019 tänu tervendamiskavas ette nähtud restruktureerimisele [X XXX] miljonit eurot.

(271) Komisjon märgib, et tõendamisaruandes esitatud hinnangulised väärtused viitavad ettevõtte väärtusele, mis ei ole sama summa, mida võimalik ostja või omakapitaliinvestor oleks valmis Alitalia eest maksma, ning seda mitmel põhjusel. Esiteks sisaldab ettevõtte väärtus võlga, mis tuleks võlausaldajatele tasuda. Teiseks eeldati ettevõtte väärtuse puhul Alitalia tegevuse katkematut jätkuvust ning see eeldus ei olnud tegelikkusega kooskõlas siis, kui Alitalia suhtes erakorraline haldusmenetlus algatati. Et arvutada ostja makstav summa, tuleb ettevõtte väärtusest lahutada müüdavate varadega seotud kohustised.

(272) Peale selle märgib komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja võiks tõendamisaruandest järeldada, et omakapitali bilansiline väärtus [100–150] miljonit eurot võib kajastada õigesti Alitalia omakapitali turuväärtust. Seepärast võis selline laenuandja pidada omakapitali bilansilist väärtust 31. detsembril 2016 Alitalia müügihinna asendusväärtuseks Komisjon leiab, et see asendusväärtus oleks esialgse laenu andmise ajal ebausaldusväärne, sest enamik tõenduskavas esitatud Alitalia kohustisi olid külmutatud ja polnud seega Alitalia müügi puhul erakorralise haldusmenetluse kontekstis asjakohased. Seega oleks Alitalia omakapitali väärtus erakorralise haldusmenetluse ajal võinud olla suurem kui enne erakorralist haldusmenetlust.

([90]) Teave, mille Itaalia esitas 25. märtsil 2019.

([91]) Vt tõendamisaruande lk 101.

([92]) Investeeritud kapitali bilansiline väärtus on omakapitali bilansilise väärtuse (129,8 miljonit eurot) ja netovõla bilansilise väärtuse (1 165 miljonit eurot) summa.

(273) Esialgse laenu andmise ajal ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja aga teadnud müüdava äriühinguga seotud kohustiste summat, sest neid polnud veel kindlaks määratud. See on oluline ebamäärasust tekitav tegur, sest müügihind [100–150] miljonit eurot, mis arvutati Alitalia erakorralise haldusmenetluse eelse omakapitali väärtuse põhjal, on palju väiksem kui 627 miljonit eurot, mida oli vaja laenu tagasimaksmiseks (põhjendus 255).

(274) Komisjon leiab, et turumajanduse tingimustes tegutsevale ettevõtjale oleksid tõendamisaruandes esitatud hinnangu puhul tekitanud muret ka uuringu jäljendamatus ja selles kasutatud eeldused. Seoses jäljendatavusega pole tõendamisaruandes esitatud Alitalia väärtuse ja omakapitali väärtuse täpset hinnangut 2016. aastal. Seda väärtust pole võimalik arvutada aruandes esitatud andmete põhjal, sest mõnda vajalikku parameetrit, eelkõige diskontomäära (kapitali kaalutud keskmine hind) pole esitatud.

(275) Komisjon palus Itaalia ametiasutustel selgitada ettevõtte väärtuse arvutust, eelkõige 2016. aasta lõpu seisuga, aga Itaalia ei suutnud sellist selgitust esitada. Itaalia palus hinnangute selgitust ka dr Ranallilt endalt, ([93]) aga komisjon ei saanud selle kohta vastust.

(276) Mis puudutab eeldusi, siis tõendamisaruandes esitatud hinnang tugineb läbivaadatud tervendamiskavale, mille oli esialgu koostanud Alitalia juhatus enne erakorralise haldusmenetluse algust. On mitu põhjust, miks seda äriplaani ei tohiks aluseks võtta, et hinnata Alitalia väärtust erakorralise haldusmenetluse ajal.

(277) Esiteks nähti tervendamiskavas ette ulatuslikud kulude kokkuhoiu ja tulu teenimise meetmed, mis annaksid komisjoni arvutuste kohaselt Alitalia investeeritud kapitali tootluseks 2021. aastal, mis oli tervendamiskava viimane aasta, 23,71 % ([94]). See investeeritud kapitali tootlus on oluliselt suurem sektori keskmisest 6 %, mis on esitatud tervendamiskava leheküljel 121. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja eeldaks, et võimalik ostja või omakapitaliinvestor on sellise kasumieesmärgi suhtes skeptiline, sest Alitalial olid varasemates kavades esitatud eesmärgid korduvalt saavutamata jäänud (vt põhjendused 221–225). Samuti sõltub sellise ulatusliku kasumieesmärgi saavutamine Alitalia edukast restruktureerimisest, mida turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei peaks enesestmõistetavaks, pidades silmas, et äriühing oli laenu andmise ajal raskustes, ning võttes arvesse varasemate äriühingu restruktureerimise katsete korduvat ebaõnnestumist.

(278) Teiseks oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja hinnanud Alitalia väärtust ka alternatiivsete, vähem optimistlike kasumistsenaariumide puhul. Komisjon tegi tundlikkusanalüüsi stsenaariumi puhul, kus Alitalia saavutaks 2021. aastal investeeritud kapitali tootluse 6 %, mis on tervendamiskava kohaselt lennundussektori keskmine kasumlikkus (vt põhjendus 277). Selle kasumlikkuseelduse põhjal arvutas komisjon seejärel äriühingu eeldatavad rahavood, kasutades tõendamiskavas mainitud muid parameetreid ja eeldusi.

(279) Lisaks 2021. aasta kasumlikkusele on tõendamisaruandes esitatud äriplaani põhieeldused seotud Alitalia kasumlikkusega planeerimisperioodi alguses, jätkuväärtusega planeerimisperioodi lõpus, st 2021. aastal, ja kapitali kaalutud keskmise hinnaga ehk diskontomääraga. Kasumlikkuse seisukohast eeldatakse, et äriplaani esimesel aastal on kasumlikkus sama (intressi- ja maksueelne kasum on –336,7 miljonit eurot) nagu Alitalia kasumlikkus enne erakorralist haldusmenetlust 2016. aastal. Seoses jätkuväärtuse eeldusega tuginetakse tõendamisuuringus jätkuväärtuse hindamisel Gordoni kasvuvalemile. Selle lähenemisviisi puhul eeldatakse äriplaani viimasel aastal arvesse võetud äriühingu rahavoogude pidevat ja püsivat kasvumäära. Tõendamisaruandes eeldatakse, et kasvumäär on 1 %. Lisaks kohandatakse äriplaani viimase aasta rahavoogu järgmiselt: netokäibekapitali muutus võrdub nulliga ja investeeringukulud võrduvad kulumiga.

([93]) 26. veebruari 2019. aasta teabetaotlus.

([94]) Investeeritud kapitali tootlus on maksujärgse netoärikasumi (NOPAT) ja investeeritud kapitali suhe. NOPATi saamiseks korrutas komisjon Itaalia ettevõtte tulumaksu määra 24 % ärikasumiga (EBIT), mis on esitatud tõendamisaruande leheküljel 101. Ka investeeritud kapital on esitatud tõendamisaruande leheküljel 101. Kuna Alitalia oli kahjumis ja võis selle kahjumi edasi kanda, on nominaalse maksumäära kohaldamine maksude arvutamisel konservatiivne, sest seeläbi hinnatakse netokasum ja seega ka investeeritud kapitali tootlus tegelikust väiksemaks.

(280) Seoses eeldatava diskontomääraga märgib komisjon, et tõendamisaruandes pole mainitud kapitali kaalutud keskmise hinna väärtust, st määra, millega tulevased rahavood on diskonteeritud, et saada Alitalia hinnanguline väärtus. Seepärast pidi komisjon kapitali kaalutud keskmise hinna tuletama. Selleks tugines komisjon aruandes kättesaadavatele hindamiseeldustele ja parameetritele ([95]) ning konservatiivsele eeldusele püsiseisundi investeeringute taseme kohta ([96]). Kasutades neid eeldusi ja hinnangulist ettevõtte väärtust [X XXX] miljonit eurot 31. detsembril 2019 (vt põhjendus 270), saab kindlaks teha ainsa veel teadmata parameetri, st kapitali kaalutud keskmise hinna. Selle lähenemisviisiga saadi kapitali kaalutud keskmiseks hinnaks 9,61 %. See väärtus paistab tõenäoline, kuna see on pisut madalam kui 10,8 %, mida eeldati Leonardo uuringus (vt põhjendus 284 jj), ja komisjoni enda hinnang (vt põhjendus 303 jj).

(281) Komisjon kasutas seda kapitali kaalutud keskmist hinda 9,61 % läbivaadatud Alitalia rahavoogude diskonteerimiseks ja sai ettevõtte väärtuseks 31. detsembril 2016 [XXX] miljonit eurot. Samuti hindas komisjon selle hinnangulise väärtuse tundlikkust kahe järgmise alternatiivse eelduse suhtes. Esiteks, eeldades, et püsiv kasvumäär on 1,7 %, ([97]) mitte 1 %, kujuneb ettevõtte väärtuseks [XXX,X] miljonit eurot. Teiseks, kui rahavood diskonteeritakse kapitali kaalutud keskmise hinnaga 10,8 %, mitte 9,61 %, on ettevõtte hinnanguline väärtus [XXX,X] miljonit eurot. Kuigi see väärtus ei pruugi Alitalia väärtust täpselt kajastada, kuna see põhineb tundlikkusanalüüsil, mitte põhjalikul äriplaanil, on see oluliselt väiksem kui tõendamisaruandel põhinev hinnanguline väärtus vähemalt [X XXX,X] miljonit eurot (vt põhjendus 269).

(282) Neil põhjustel ja võttes arvesse, et teatavad kohustised kantaks erakorralise haldusmenetluse korral äriühingule üle (mis toob kaasa väiksema omakapitali väärtuse), leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks pidanud Alitalia väärtust palju väiksemaks kui 627 miljonit eurot, mida oli vaja esialgse laenu tagasimaksmiseks (põhjendus 255).

(283) Lisaks märgib komisjon, et tervendamiskava, mis hõlmas olulist palgakulude vähendamist (vt põhjendus 40), lükati 2017. aasta aprillis Alitalia töötajate küsitlusel tagasi. Seepärast on väga ebatõenäoline, et Alitalia väärtuse hindamisel saaks tugineda kavale, mis lükati äsja tagasi ja mille tagasilükkamise tulemusel algatati Alitalia suhtes erakorraline haldusmenetlus.

5.1.4.2.3.4.3.2. Tagantjärele saadud tõendid

5.1.4.2.3.4.3.2.1. Leonardo & Co uuring

(284) Leonardo uuring avaldati 16. oktoobril 2017, pärast esialgse laenu andmise kuupäeva. Kuigi see koostati pärast esialgse laenu andmist, leiab komisjon, et on mitu põhjust, miks Leonardo uuringut turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumile vastavuse hindamisel täiendava argumendina arvesse võtta.

(285) Esiteks on Leonardo uuringu eesmärk hinnata täpselt Alitalia eeldatavat müügiväärtust, mis on vajalik turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamiseks, nagu on kirjeldatud põhjenduses 251. Seda uuringut oli erakorralises haldusmenetluses vaja just seepärast, et Itaalia õigusraamistiku kohaselt ei tohi erivolinikud müüa enda hallatavat äriühingut turuväärtusest madalama hinnaga.

([95]) Nimelt ettevõtte vabad rahavood 2020. ja 2021. aastal, püsiv 1 % kasvumäär, normaliseerimiseeldused jätkuväärtuse arvutamisel (st netokäibekapitali muutus võrdub nulliga ja investeeringukulud võrduvad kulumiga).

([96]) Dr Ranalli eeldab, et kava viimasel aastal on saavutatud püsiseisund, kus investeeringukulud on võrdsed kulumiga. Kuna seda väärtust uuringus ei esitatud, leidis komisjon, et võimalikud alternatiivid on kulumiväärtus tervendamiskavas ning EBITDA ja EBITi vahe, mis on oma määratluse poolest võrdne kulumi ja amortisatsiooniga. Komisjon kasutas oma hinnangus esimest, EBITDAt, sest see annab suurema ettevõtte väärtuse. Kuna selle väärtuse puhul pole turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium täidetud (vt põhjendus 281), on komisjoni eeldus konservatiivsem.

([97]) 1,7 % on lendude arvu kasvumäär, mida Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon eeldas alates 2019. aastast oma 2017. aasta veebruari uuringus „Seven-Year Forecast“.

(286) Teiseks, kuna erivolinikud said äriühingu müümise volituse 1. augustil 2017, koostati Leonardo uuring eeldatavalt ajavahemikul 1. augustist 2017 kuni 16. oktoobrini 2017. Seega on ajavahemik esialgse laenu andmise ja Leonardo uuringu kohaste hindamistulemuste kättesaadavaks muutumise vahel üksnes kolm kuni kuus kuud. Komisjon peab seda viivitust vastuvõetavaks, sest Alitalia väärtus poleks saanud sellel ajavahemikul oluliselt muutuda.

(287) Kolmandaks on Leonardo & Co hinnang seotud kõige olulisema(te) Alitalia osa(de)ga, mida müüdi. Selles hinnangus esitatakse kohustiste bilansiline väärtus, mille ostja lahutaks ettevõtte väärtusest, et teha kindlaks võimalik müügihind. Nagu komisjon märkis põhjenduses 264, ei olnud see tagantjärele saadud tõenditel põhinev teave kättesaadav, tekitades ebaselgust selles, kui palju võimalik ostja või omakapitaliinvestor oleks valmis Alitalia eest maksma. Investor oleks aga saanud need väärtused välja arvutada.

(288) Neljandaks, kuigi müügiväärtust hinnati ja müügi ulatus määrati kindlaks tagantjärele, on hindamisel kasutatud varad ja kohustised pärit Alitalia raamatupidamisest 1. mai 2017. aasta seisuga, mil esialgset laenu polnud veel antud.

(289) Peale selle on Leonardo uuringu kohane hindamise ulatus, mis põhineb Alitalia tervikpartii investeeritud netokapitalil ([X XXX] miljonit eurot), sarnane dr Ranalli tõendamisaruandes kindlaks määratuga ([X XXX,X] miljonit eurot 31. detsembril 2016). Seega on tõendamisaruandes ja Leonardo uuringus esitatud hinnangud sarnase ulatuse ja väikese ajalise vahega, mis tähendab, et need on võrreldavad.

(290) Leonardo & Co hinnangus tuginetakse kahele äriplaanile aastateks 2017–2022: üks käsitleb inertsistsenaariumi ja teine renessansistsenaariumi. Esimene neist on pessimistlik stsenaarium, kus Alitalia eeldatavad tulemused on kooskõlas varasema suundumusega. Seevastu renessansistsenaariumi puhul prognoositakse kasumlikkuse paranemist ja äriühingu turuosa suurenemist. Kuigi Alitalia juhatus tellis need kaks äriplaani erakorralise haldusmenetluse ajal, pärast esialgse laenu andmist, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võinud koostada samasugused eelnevad prognoosid. Samuti võetakse mõlemas äriplaanis lähtepunktiks Alitalia finantsseisund 1. mail 2017. Seepärast leiab komisjon, et Leonardo uuringut võib pidada Alitalia väärtuse tagantjärele rekonstrueerimiseks eelneva teabe põhjal.

(291) Leonardo uuringus hinnatakse Alitalia väärtust segameetodiga, millel on nii vara- kui ka kasumikomponent.

(292) Leonardo uuringus valiti see meetod muu hulgas sellepärast, et seda meetodit kasutati Alitalia väärtuse hindamiseks juba varasemates erakorralistes menetlustes ja kuna see on meetod, mida Itaalia erakorralise haldusmenetluse õigusraamistikus tavaliselt kohaldatakse ([98]). Selle põhjal leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks 2017. aasta mais võinud kohaldada Alitalia eeldatava müügiväärtuse hindamiseks sarnast meetodit.

(293) Leonardo uuringus kasutatud meetodi puhul võetakse aluseks varakomponent, täpsemalt investeeritud netokapital, ja liidetakse seejärel sellele kasumikomponent, täpsemalt firmaväärtus (negatiivne firmaväärtus), et arvutada ettevõtte väärtus. Firmaväärtuse komponendi hindamiseks lahutatakse Alitalia netotegevustulust temaga võrreldavate ettevõtjate netotegevustulu kummagi äriplaani esimesel kahel aastal.

(294) Leonardo uuringu kohast hindamismetoodikat kasutatakse laialdaselt selliste raskustes olevate äriühingute väärtuse hindamiseks nagu Alitalia ([99]). Samuti tasub märkida, et selle metoodikaga saadud korrigeeritud kasum on negatiivne, sest eeldatakse, et Alitalia tulemused on äriplaani esimesel kahel aastal temaga võrreldavate ettevõtjate omadest kehvemad. Alitalia ostja lahutaks sellise kahjumi oma pakkumusest, sest kui ta investeeriks mõnda võrreldavasse ettevõtjasse, siis ta sellist kahju ei kannaks. Kuna selline stsenaarium pole raskustes olevate äriühingute puhul ebatõenäoline, leiab komisjon, et Leonardo uuringu metoodika tundub mõistlik.

([98]) Leonardo uuringu lk 75.

([99]) Vt näiteks dokument „Linee guida per la valuazione di aziende in crisi“, mille on koostanud Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

(295) Samuti märgib komisjon, et kehvad tulemused arvatakse Leonardo uuringus maha üksnes esimesel kahel aastal, kuigi nii inertsi- kui ka renessansistsenaariumi puhul prognoositakse, et sellised tulemused kestaksid kauem. Kui seda oleks arvesse võetud, oleks Alitalia hinnanguline müügiväärtus veel väiksem.

(296) Alitalia tervikpartii hinnanguline müügihind Leonardo uuringus, st ettevõtte väärtus ilma finantskohustisteta, on [XXX]–[XXX] miljonit eurot inertsistsenaariumi puhul ning [XXX]–[XXX] miljonit eurot renessansistsenaariumi puhul. Suurima ja väikseima väärtuse keskmine on [XXX] miljonit eurot. Komisjon peab hinnangulisi väärtusi, mis ületavad keskmist [XXX] miljonit eurot, ebarealistlikeks, sest need põhinevad äriplaanil, mis on veel optimistlikum kui läbivaadatud tervendamiskava, mida komisjon ei pidanud realistlikuks (vt põhjendused 276–278) ([100]).

(297) Kuigi Leonardo uuring avaldati 16. oktoobril 2017, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja saanud ellu viia sarnase hindamise, tuginedes samadele äriplaanidele ja enne esialgse laenu andmist kättesaadavale teabele. Seepärast oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja märganud, et Alitalia võimalik müügihind oli väiksem kui laenu tagasimaksmiseks vajalik minimaalne müügihind, st 627 miljonit eurot (põhjendus 255).

5.1.4.2.3.4.3.2.2. Easyjeti ja Lufthansa pakkumused

(298) Komisjon analüüsis pakkumusi, mille Lufthansa ja EasyJet esitasid 16. oktoobril 2017 Alitalia osaliseks omandamiseks (vt punkt 4.2.2.3 pakkumuste kohta). Isegi kui need pakkumused kujutavad endast tagantjärele saadud tõendeid, võib neid kasutada võrdlusalusena Alitalia väärtuse eelneva hindamise analüüsimisel.

(299) Lufthansa pakkumus ei olnud siduv ja puudutas üksnes teatavaid lennunduspartii osi ([XX] lennukit [XXX]st ja [—] töötajat). Lufthansa hindas nende 25 lennuki väärtuseks, mille Alitalia Iiri äriühing Challey Ltd oli omandanud rendilepingu alusel, 167 miljonit eurot ning kogu ülejäänud äritegevuse väärtuseks (sh teenindusajad ja 46 lennukit, millest 38 renditi) 1 euro.

(300) EasyJet hindas oma mittesiduvas pakkumuses lühilennutegevuse (Roomast ja Milanost väljuvad lennud) väärtuseks [XXX]–[XXX] miljonit eurot ning kauglennutegevuse väärtuseks kuni [XXX] miljonit eurot. Mõlemad pakkumused sõltusid sellest, kas leitakse partner konsortsiumi moodustamiseks ühe või mitme partneriga. Seega lisaks sellele, et EasyJeti pakkumus polnud siduv, polnud see ka lõplik, kuna lõplik hinnang sõltus veel teadmata partnerist. Lisaks märgib komisjon, et EasyJeti pakkumuse puhul eeldati sularaha- ja võlavaba omandamist ning seega oleks vastav rahaline pakkumus pärast varadega seotud kohustiste arvessevõtmist märkimisväärselt väiksem.

(301) Üks siduv pakkumine saadi ka teeninduspartii kohta ettevõtjalt Airport Handling. Selles rahalises pakkumuses hinnati teenindusosa väärtuseks [XX,X] miljonit eurot, mida oleks olnud võimalik suurendada veel [X,X] miljoni euro võrra, kui kolm aastat pärast sulgemist saavutatakse teatavad positiivsed eesmärgiks seatud tulemused.

(302) Üldiselt jäävad pakkumused Alitalia kui tegevust jätkava ettevõtte lennundus- ja teenindustegevuse ostmiseks [XXX,X] miljoni euro (st väärtus stsenaariumi puhul, kus EasyJet omandab üksnes lühilennutegevuse [XXX] miljoni euro eest ja Airport Handling ostab teeninduspartii põhjenduses 301 esitatud minimaalse hinnaga) ja [XXX,X] miljoni euro vahele (st parim stsenaarium, mille puhul EasyJet ja Airport Handling maksavad [XXX] miljonit eurot ja [XX,X] miljonit eurot vastavalt Alitalia kogu lennundustegevuse eest (st nii lühi- kui ka kauglennutegevus) ja teeninduspartii eest). Kuigi turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel ei tohi tugineda tagantjärele saadud tõenditele ning need pakkumused olid esialgsed ja mittesiduvad (v.a teeninduspartii puhul), leiab komisjon, et asjaomaste hinnanguliste väärtuse vahemiku keskmine, st [XXX,XX] miljonit eurot, on kooskõlas Leonardo uuringu kohase hinnanguga ja komisjoni enda hinnanguga põhjendustes 303–321.

([100]) Kui võrrelda läbivaadatud tervendamiskava ja renessansistsenaariumi puhul esimest kaht aastat, mis on Leonardo uuringus kasutatud asjakohane ajavahemik, siis renessansistsenaariumi puhul on prognoositud kahjum väiksem (keskmine EBITDA 45 miljonit eurot võrreldes –[XXX,X] miljoni euroga tervendamiskavas) ja tulu suurem (keskmine EBITDA 3 265 miljonit eurot võrreldes [X XXX] miljoni euroga tervendamiskavas). Samuti prognoositakse renessansistsenaariumi puhul, et tulud suurenevad esimese ja teise aasta vahel 21,66 % (läbivaadatud tervendamiskava kohaselt 10,49 %).

5.1.4.2.3.4.3.3. Komisjoni sõltumatu hinnang

(303) Lisaks Itaalia esitatud dokumentide hindamisele on komisjon hinnanud Alitalia väärtust ka sõltumatult, et teha kindlaks Alitalia kui tegevust jätkava ettevõtte müügist saadav võimalik tulu ([101]). Komisjoni hinnang lähtub eelnevast vaatepunktist ja põhineb teabel või eeldustel, mis võisid olla Itaalia ametiasutustele kättesaadavad 2017. aasta mais, esialgse laenu andmise ajal.

(304) Komisjon kohaldab hindamisel nn kordajate meetodit. Selle meetodi põhieeldus on, et sarnaste äriühingute väärtused peaksid olema sarnased. Seega, kui on võimalik kindlaks teha uurimisaluse äriühinguga võrreldavate äriühingute väärtused, on võimalik tuletada uurimisaluse äriühingu väärtus. Tavaliselt on võrreldavad äriühingud börsil noteeritud äriühingud, kelle puhul on võimalik ettevõtte väärtust hinnata. Konkreetselt lennuettevõtjate puhul saadakse kasutatav ettevõtte väärtus, kui liidetakse nende omakapital (omakapitali turuväärtus vastavalt turukapitalisatsioonile) ja kohustised (sealhulgas bilansilised ja bilansivälised kirjed, nagu rent õhusõidukite eest). Sellist ettevõtte väärtust, mida nimetatakse ka korrigeeritud ettevõtte väärtuseks, korrigeeritakse omakorda tulunäitajaga, et arvutada kordaja. Seda kordajat kohaldatakse hinnatava äriühingu tulu suhtes, et saada ettevõtte hinnanguline väärtus, mida tuleb seejärel korrigeerida bilansiliste ja bilansiväliste kohustiste mahaarvamisega, et saada hinnanguline omakapitali väärtus ([102]).

(305) Lennundussektoris on kasutatav tulunäitaja tavaliselt EBITDAR (intressi-, maksu-, kulumi- amortisatsiooni- ja rendieelne kasum). Kuna lennuettevõtjad võivad otsustada märkimisväärset osa oma lennukipargist rentida, peetakse EBITDARi lennuettevõtjate teenimispotentsiaali hindamisel paremaks näitajaks; samuti on see kapitalistruktuuri valiku suhtes neutraalne ([103]).

(306) Kordajate meetodi kohaldamisel võttis komisjon arvesse 2017.–2019. aasta EBITDARi kordajaid, mis arvutati Leonardo uuringus ([104]) seitsme traditsioonilise lennuettevõtja puhul. Leonardo uuringu kohane hinnanguline keskmine ettevõtte väärtus/EBITDAR oli 2017. aastal 4×, 2018. aastal 4,2× ja 2019. aastal 3,6×. Komisjon kasutas praegusel juhul ettevõtte väärtuse/EBITDA kordajana nende kolme väärtuse keskmist (3,93×) ([105]).

(307) Seoses Alitalia EBITDARiga võttis komisjon arvesse nelja võimalikku stsenaariumi. Esimese stsenaariumi puhul kasutatakse Alitalia varasemat keskmist EBITDARi 2013.–2016. aastal. Selle väärtus on [XXX] miljonit eurot. Teine stsenaarium põhineb Leonardo uuringus esitatud inertsistsenaariumi prognoosidel ja selle puhul on EBITDAR 2022. aastal [XXX] miljonit eurot. Kolmanda stsenaariumi puhul on EBITDAR 2022. aastal [XXX] miljonit eurot, mis põhineb Leonardo uuringus käsitletud renessansistsenaariumi prognoosil. Neljanda stsenaariumi puhul vastab eeldatav (2021. aasta) EBITDAR 2016. aasta lõpus koostatud tervendamiskavas esitatud prognoosile ja selle väärtus on [XXX] miljonit eurot.

([101]) Siinkohal eeldatakse tegevuse jätkuvust, sest võrreldavad äriühingud on samuti tegevust jätkavad ettevõtted ning seega tuleks arvesse võtta äriühingut tervikuna, mitte üksnes tema varasid.

([102]) Valemina oleks see esitatud järgmiselt:
võrdluskordaja = võrdlusäriühingute keskmine (ettevõtte väärtus/EBITDAR)
uurimisaluse äriühingu hinnanguline väärtus = võrdluskordaja × uurimisaluse äriühingu EBITDAR

([103]) Näiteks kui kasutataks EBITDAt, oleks selliste äriühingute tulu põhjendamatult suhteliselt suurem, kelle lennukipark kuulub neile endale (sest neile kuuluva lennukipargi suurus oleks tõenäoliselt kajastatud EBITDA intressikomponendis (I) ning kulumi-/amortisatsioonikomponendis (DA)). Seevastu oma lennukiparki suures osas rentivate lennuettevõtjate EBITDA oleks suhteliselt väiksem, sest õhusõidukite rendisummad oleks EBITDA arvutamisel juba maha arvatud. EBITDARi kasutamise eesmärk on seega muuta õhusõidukite seisukohast erinevate omandimudelitega lennuettevõtjad võrreldavamaks. EBITDARi kasutamine ei piirdu lennundussektoriga, vaid on tavapärane ka muudes sektorites, kus tehakse suuri investeeringuid põhivarasse, mida on võimalik omada või rentida (näiteks kasutatakse EBITDARi ka hotellinduses, et võrrelda eri äriühingute kasumlikkust olukorras, kus hotelliettevõtjad võivad hooneid ise omada või rentida).

([104]) Leonardo uuringut on kirjeldatud põhjenduses 118 jj.

([105]) Selle hinnangulise kordaja saamiseks kasutab komisjon Leonardo uuringu leheküljel 108 tehtud hindamist seitsme võrreldava traditsioonilise lennuettevõtja kohta. Komisjon leiab, et Itaalia ametiasutused oleksid võinud samuti 2017. aasta mais sarnase väärtuseni jõuda, võttes arvesse, et sama teave oli ka 2017. aasta mais kättesaadav ja et asjaomane metoodika on ettevõtjate väärtuse hindamise standardmetoodika, eelkõige lennundussektoris. Keskmise väärtuse kasutamine on õigustatud, et saadud hinnang oleks konservatiivne, eelkõige kuna Alitalia tulevane elujõulisus polnud sugugi kindel. See ebakindlus ja Alitalia varasemad kehvad tulemused välistavad tegelikult keskmisest väärtusest suuremate kordajate kasutamise.

(308) Ettevõtte väärtuse/EBITDARi kordaja 3,93× ja põhjenduses 307 esitatud eeldatavate EBITDARide põhjal on võimalik hinnata Alitalia kui tegevust jätkava ettevõtte väärtust. See väärtus jääb [XXX] miljoni euro ja [X XXX] miljoni euro vahele (vt tabel 4).

(309) Hinnanguline ettevõtte väärtus hõlmab nii bilansilisi kui ka bilansiväliseid kohustisi seoses rentidega. Seepärast tuleb selleks, et hinnata omakapitali väärtust ehk väärtust, mis on oluline Alitalia kui tegevust jätkava ettevõtte müügist saadava raha võimaliku summa hindamiseks, korrigeerida ettevõtte väärtust, lahutades nii bilansilised kui ka bilansivälised kohustised ([106]).

(310) Esimene korrigeerimine kujutab endast õhusõidukite rendiga seotud bilansiväliste kohustiste komponendi väljajätmist. Selline korrigeerimine on tavaline sektorite puhul, kus rendi väärtus on märkimisväärne ja renditud varad on olulised äriühingu tulupotentsiaali kindlakstegemiseks (tüüpilised sektorid on hotellindus, lennundus, kaubavedu ja pakivedu). Alitalia õhusõidukite rendi kapitaliseeritud väärtuse kindlakstegemiseks korrutatakse aastane õhusõidukite rendi summa koefitsiendiga 7 ([107]). See annab tulemuseks tulevaste rendimaksete ligikaudse keskmise kapitaliseeritud summa, mille äriühing peab maksma, et kasutada õhusõidukiparki, millel põhineb kasutatav EBITDARi väärtus.

(311) Võttes arvesse rendi suurust, mis kajastab Alitalia suurt sõltuvust renditud õhusõidukitest oma äriplaani rakendamisel, on tegemist allapoole korrigeerimisega [X XXX]–[X XXX] miljoni euro võrra, olenevalt äriplaani konkreetsetest eeldustest seoses renditud lennukipargiga ([108]).

(312) Teine korrigeerimine on seotud bilansiliste finantskohustistega. Alitalia konkreetse olukorra puhul erakorralise haldusmenetluse ajal piirduvad need kohustised üksnes 2017. aasta mai bilansis esitatud kapitalirendiga, mille summaks on PwC aruandes hinnatud [XXX] miljonit eurot ([109]).

(313) Nende kahe korrigeerimise põhjal leiab komisjon, et Alitalia omakapitali väärtus oleks kahe konservatiivsema stsenaariumi puhul tugevalt negatiivne (need on stsenaariumid, mille puhul eeldatakse, et EBITDAR on võrdne varasemate, 2013.–2016. aasta väärtustega või 2022. aasta EBITDARiga, mis on esitatud Leonardo uuringus inertsistsenaariumi puhul (tabel 4, veerud 3 ja 4)). Hinnanguline negatiivne omakapitali väärtus oli nende stsenaariumide puhul etteaimatav, sest mõlemal juhul on Alitalia aastased õhusõidukite rendi tasud suhteliselt suured ja ületavad eeldatavat aastast EBITDARi. Seega ei ole tegevustulu (EBITDAR) nende stsenaariumide puhul piisav isegi lennukipargi rentimise kulude katmiseks, mistõttu on kogu ettevõtte väärtus kokkuvõttes negatiivne.

([106]) (See on nii seetõttu, et ettevõtte väärtus kajastab ettevõtte kui terviku väärtust, sealhulgas kohustisi, aga omakapitali väärtus kajastab üksnes omakapitali väärtust ilma kohustisteta.) See lähenemisviis on kooskõlas Leonardo uuringu leheküljel 107 kirjeldatud lähenemisviisiga ja ka ettevõtja Morgan Stanley Research 22. märtsi 2019. aasta esitluse „Transportation European Airlines – 4Q16 Review“ (mille Itaalia esitas 6. lisana 25. märtsil 2019) leheküljel 56 kirjeldatud hindamisviisiga.

([107]) Kordajat 7× kasutatakse lennundussektoris hindamisel sageli, vt näiteks 2017. aasta detsembri uuring „Balancing the books, IFRS 16 and aviation finance“, Deloitte, https://cdn.euromoney.psdops.com/9e/4a/6119aed8408db267585cb6f42868/balancing-the-books-ifrs-16-and-aviation-finance-report-dec2017-5.pdf, lk 21. Sama kordajat kasutatakse ka Leonardo uuringus, kui leheküljel 107 kirjeldatakse EBITDARi meetodit.

([108]) Korrigeerimiseks kasutatud rendisummad on saanud iga stsenaariumi puhul arvesse võetud kavadest. Vt konkreetsed allikad tabelis 1.

([109]) Kuigi PwC hindas seda summat tagantjärele, leiab komisjon, et Itaalia ametiasutused oleksid võinud jõuda 2017. aasta mais sama või sarnase väärtuseni. Igal juhul puudutab PwC hinnang Alitalia olukorda 2017. aasta mais ja seega peetakse seda esialgse laenu andmise otsuse tegemisega samast ajast pärinevaks.

Tabel 4

EBITDARi kordajate hinnangud

		varasemad andmed (2013–2016)	inertsistsenaarium (2022)	renessansistsenaarium (2022)	tervendamiskava (2021)
A	EBITDAR	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
B	EBITDARi kordajad	[X,XX]×	[X,XX]×	[X,XX]×	[X,XX]×
C (A × B)	Ettevõtte väärtus	[XXX]	[XXX]	[X XXX]	[X XXX]
D	Kasutusrendiga seotud võla kordaja	[X]	[X]	[X]	[X]
E	Kasutusrent (hindamise ajal)	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
F (D × E)	Korrigeerimine seoses kapitaliseeritud kasutusrendiga	[XXXX,XX]	[XXXX]	[XXXX]	[XXXX]
G	Kapitalirent	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
H (C–F–G)	**Omakapitali väärtus**	**([X XXX])**	**([X XXX])**	**[XXX]**	**[XXX]**

Allikad
varasem EBITDAR ja kasutusrent 2013.–2016. aastal, Leonardo uuringu lk 24
EBITDAR ja kasutusrent – inertsistsenaarium, Leonardo uuringu lk 63
EBITDAR ja kasutusrent – renessansistsenaarium, Leonardo uuringu lk 66
EBITDAR ja kasutusrent, tervendamiskava, lisa 5 *bis* lk 9, vastus 17. septembri 2018. aasta teabetaotlusele
Kasutusrendiga seotud võla kordaja, Leonardo uuringu lk 107
EBITDARi kordajad, Leonardo uuringu lk 108, traditsiooniliste lennuettevõtjate 2017.–2019. aasta keskmiste väärtuste keskmine
Kapitalirent PwC aruandes Alitalia finantsseisundi kohta 2017. aasta mais

(314) Omakapitali väärtus on aga positiivne vastavalt eeldatavale EBITDARile renessansistsenaariumi puhul ([XXX] miljonit eurot) ja vastavalt eeldatavale EBITDARile tervendamiskavas ([XXX] miljonit eurot).

(315) Neid kaht viimast hinnangulist omakapitali väärtust võib pidada selle hinnangulise hinna ülempiiriks, mida investor oleks võinud Alitalia ostmiseks pakkuda ([110]). Seega, kui Itaalia ametiasutused oleksid teinud põhjendustes 304–315 kirjeldatud analüüsi, oleksid nad võinud eeldada, et erakorralise haldusmenetluse käigus on rahalise pakkumuse seisukohast võimalik Alitalia kui tegevust jätkav ettevõte müüa maksimaalselt [XXX]–[XXX] miljoni euro eest.

([110]) Nagu on märgitud punktis 4.2.1.2, peeti tervendamiskava KPMG sõltumatus analüüsis „kaugeleulatuvaks [—], võttes arvesse Alitalia hiljutisi tulemusi“. Selle põhjal ei tohiks selle stsenaariumi puhul saadud väärtust pidada konservatiivseks või keskmiseks, vaid ülempiiriks. Renessansistsenaariumi omadused sarnanevad tervendamiskava omadega ja seega võib selle kohast väärtust samuti pidada ülempiiriks.

(316) Selle põhjal oleksid Itaalia ametiasutused saanud kindlaks teha, et isegi eeldatav maksimaalne rahaline pakkumus [XXX]–[XXX] miljonit eurot poleks olnud piisav esialgse laenu põhisumma ja intressi tagasimaksmiseks. Nagu on kirjeldatud põhjendustes 255 ja 323, oli esialgse laenu põhisumma ja intressi tagasimaksmiseks vaja saada Alitalia müügist vähemalt [XXX] miljonit eurot.

(317) Komisjon märgib, et hinnangulised [XXX] miljonit eurot võivad kajastada üksnes võimaliku rahalise pakkumuse ülempiiri. Samuti saavutataks need positiivsed omakapitali väärtused alles 2021. või 2022. aastal, nagu on järeldatud vastavalt tervendamiskava ja renessansistsenaariumi puhul. See tähendab, et kui Alitalia võimalik ostja oleks 2017. aastal hinnanud, millist hinda ta oleks valmis maksma, oleks ta 2017. aastal kahtlemata diskonteerinud selle tulevase väärtuse (st võtnud arvesse nüüdisväärtust) ja võtnud arvesse ka eeldatavat vahepealset kahjumit 2017.–2022. aastal (sest kasum polnud tõenäoline). Alitalia puhul oli 2017. aastal lähtepunktiks jätkusuutmatu ärimudeliga olukord, kus EBITDARist ei piisanud isegi õhusõidukite rendi maksmiseks. Iga hindamisega, milles oleks võetud arvesse Alitalia tegelikke 2017. aasta väärtusi, oleks tulemuseks saadud negatiivne väärtus. Alitalia võimalik omandaja oleks siis omandatavat ettevõtjat hinnanud, võttes arvesse võimalikku tulu pärast restruktureerimisetappi. Seepärast võetaks hindamisel arvesse restruktureerimisperioodi lõpus saavutatud tulu (EBITDAR) eri stsenaariumide puhul, aga seda väärtust tuleks korrigeerida vastavalt tõenäolisele vahepealsele kahjumile enne restruktureerimise saavutamist. Samuti tuleks võtta arvesse restruktureerimise saavutamiseks vajalikku aega.

(318) Konservatiivse lähenemisviisiga võiks eeldatava kasumi või kahjumi ligikaudse summa leida eeldatava EBITi alusel ([111]). Seega võetaks Alitalia omandamise eeldatava rahalise pakkumuse hindamisel 2017. aasta mais arvesse eeldatavat tulevast EBITit 2018.–2022. aastal renessansistsenaariumi puhul ja 2017.–2021. aastal tervendamiskava puhul ([112]). Kohaldades diskontotegurit 11,80 %, ([113]) on seejärel võimalik diskonteerida asjaomased EBITi vood ja positiivne omakapitali väärtus, mis oleks võimalik saavutada 2021. või 2022. aastal olenevalt konkreetsest stsenaariumist.

(319) Tabel 5 sisaldab nende arvutuste ülevaadet:

a) renessansistsenaariumi puhul näitavad arvutused, et kui võimalik investor võtab arvesse aega, mis on vajalik stabiilse kasumlikkuse saavutamiseks (viieaastane ajavahemik 2018. aastast 2022. aastani), väheneb saadud omakapitali väärtuse nüüdispuhasväärtus [XXX] miljonilt eurolt [XXX] miljonile eurole;

b) tervendamiskava puhul toob selline korrigeerimine kaasa omakapitali väärtuse vähenemise [XXX] miljonilt eurolt [XXX] miljonile eurole.

Tabel 5

Kasumlikkuse saavutamine renessansistsenaariumi ja tervendamiskava kohaselt

Renessansistsenaarium	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EBITDAR (miljonites eurodes)		[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (miljonites eurodes)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]

([111]) EBITi kasutamine ligikaudse netotulu arvutamiseks on konservatiivne, sest EBITis pole võetud arvesse võlaintresside ega maksude mõju. Samuti ei saaks investor kogu netotulu dividendidena endale. Seega kujutab EBITi koguväärtus endast tingimata ülempiiri.

([112]) Renessansistsenaarium ja tervendamiskava käsitlevad erinevaid ajavahemikke, kuna renessansistsenaarium koostati aasta hiljem. Mõlemas kavas on aga ette nähtud viieaastane periood, mille jooksul võiks olla võimalik asendada Alitalia maksejõuetus stabiilse kasumlikkusega. Seega on need kaks kava väga sarnased ja samuti võiks eeldada, et tervendamiskava rakendamine oleks võimalik kooskõlastada renessansistsenaariumiga.

([113]) Nagu arvutatud Leonardo uuringu leheküljel 99. Asjakohane arvessevõetav diskontotegur on Alitalia kapitali kaalutud keskmise hinna omakapitali hinna komponent, sest investorid võtaksid arvesse seda kapitali keskmist hinda. Alitalia ostmise hinnanguline rahaline pakkumus on koostatud eeldatava omakapitali väärtuse põhjal, mis oleks võimalik pärast restruktureerimist saavutada.

Omakapitali väärtus (miljonites eurodes)						[XXX]
EBIT + omakapitali väärtus (miljonites eurodes)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Nüüdispuhasväärtus (miljonites eurodes)	**[XXX]**					

Tervendamiskava	2017	2018	2019	2020	2021
EBITDAR (miljonites eurodes)	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (miljonites eurodes)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Omakapitali väärtus (miljonites eurodes)					[XXX]
EBIT + omakapitali väärtus (miljonites eurodes)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Nüüdispuhasväärtus (miljonites eurodes)	**[XXX]**				
Omakapitali hind	[XX,XX] %				

Allikas
Omakapitali hind, Leonardo uuringu lk 99
EBITDAR ja EBIT, tervendamiskava, lisa 5 *bis* lk 9, vastus 17. septembri 2018. aasta teabetaotlusele
EBITDAR ja EBIT, rent – renessansistsenaarium, Leonardo uuringu lk 66

(320) Mõlemal juhul on omakapitali väärtuse vähenemine tingitud ajast, mida on vaja selle stabiilse kasumlikkuse saavutamiseks, millel põhineb omakapitali positiivne väärtus viimasel, 2022. aastal, ning negatiivse EBITiga perioodidest, mis on vajalikud tegevuse rahastamiseks esimestel aastatel.

(321) Need korrigeerimised näitavad, et Alitalia võimalike stsenaariumide põhjal ja võttes arvesse restruktureerimisaega, mis kulub Alitalia elujõulisuse taastamiseks, oleks olnud põhjendatud eeldada, et rahaline pakkumus Alitalia ostmiseks ei ületa [XXX]–[XXX] miljonit eurot. Selle vahemiku summad on palju väiksemad summast, mida on vaja esialgse laenu ja intressi tagasimaksmiseks, st [XXX] miljonist eurost (põhjendus 255). Võttes arvesse seda hinnangulist rahalist pakkumust Alitalia ostmiseks, ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja esialgset laenu andnud, kuna puudusid väljavaated esialgse laenu arvestatavaks tagasimaksmiseks.

5.1.4.2.3.4.3.4. Järeldus selle kohta, kas esialgne laen oleks müügistsenaariumi puhul olnud kooskõlas turutingimustega

(322) Üks tingimus, mis peab olema täidetud selleks, et esialgne laen oleks müügistsenaariumi korral kooskõlas turutingimustega, on see, et Alitaliale kuuekuulise lõpptähtaja lõpus kättesaadav summa on suurem kui tagasimakstav võlg 630 miljonit eurot, mille moodustavad 600 miljoni euro suurune laen ja 10 % intress kuuekuulise lõpptähtaja lõpus (põhjendus 18).

(323) Esialgse laenu taotluses esitatud tõendite põhjal eeldasid erivolinikud, et Alitalia kasutab ära suurema osa esialgsest laenust ja et tal on kuuekuulise lõpptähtaja lõpus alles 3 miljonit eurot (vt põhjendused 246–248). Seega selleks, et esialgne laen oleks kooskõlas turutingimustega, peab Alitalia eeldatav müügihind olema kõrgem kui 627 miljonit eurot, st tagasimakstav võlg 630 miljonit eurot, millest on maha arvatud kuuekuulise lõpptähtaja lõpus eeldatavalt kättesaadav rahasumma.

(324) Komisjon rekonstrueeris Alitalia kui tegevust jätkava ettevõtte müügist saadava võimaliku tulu kättesaadavate tõendite põhjal, mille oli esitanud Itaalia, ja iseenda hinnangu põhjal. Komisjon tugines rekonstrueerimisel turumajanduse tingimustes tegutsevale laenuandjale esialgse laenu andmise ajal kättesaadavale teabele (eelnevad tõendid) ja tagantjärele saadud tõenditele kui võrdlusalusele.

(325) Itaalia esitatud eelnevate tõendite, täpsemalt tõendamisaruande põhjal sai komisjon Alitalia hinnanguliseks väärtuseks 31. detsembril 2016 vähemalt [X XXX,X] miljonit eurot. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks pidanud seda ettevõtte väärtust võimalikuks müügihinnaks, võttes arvesse müüdavate varadega seotud kohustisi ja nende ebamäärast summat esialgse laenu andmise ajal. Samuti oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja võtnud Alitalia väärtuse hindamisel aluseks realistlikumad kasumlikkusootused kui need, mis on esitatud tervendamiskavas. Täpsemalt stsenaariumi puhul, kus Alitalia on võimeline saama 2021. aastaks sama kasumlikuks kui temaga võrreldavad ettevõtjad, poleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja hinnanud Alitalia väärtust suuremaks kui [XXX,X] miljonit eurot (vt põhjendus 281). Lisaks oleks turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja võtnud arvesse, et mõned kohustised, st need, mis läheks erakorralise haldusmenetluse korral üle Alitaliale, tuleks ettevõtte väärtusest maha arvata.

(326) Eelnevate lisatõendite põhjal, nimelt põhjenduste 303–321 kohase hindamise põhjal, milles on kasutatud eelnevalt avalikult kättesaadavaid andmeid, hindas komisjon Alitalia müügihinnaks kuni [XXX] miljonit eurot. See hinnang põhineb realistlikumatel kasumlikkusprognoosidel kui tõendamisaruanne, selle saamiseks on kasutatud lennundussektoris levinud hindamismeetodeid ja selles on võetud arvesse Alitalia varadega seotud kohustisi.

(327) Seda hinnangut kinnitavad ka Leonardo uuringu kohane hindamine (põhjendused 284–297) ja Alitalia osade ostmiseks esitatud pakkumused (põhjendused 298–302).

(328) Kokkuvõttes on Alitalia kui tegevust jätkava ettevõtte müügihind eelnevate tõendite põhjal palju väiksem kui 627 miljonit eurot, mida oleks vaja, et esialgse laenu andmine oleks kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega (põhjendus 255).

(329) Ühtlasi märgib komisjon, et eelnevad hinnangud ja Leonardo uuring puudutavad vastavalt kogu Alitaliat enne erakorralist haldusmenetlust ja suurimat müüdavat partiid (st tervikpartiid). Erainvestor võib aga olla huvitatud väiksemast varade ulatusest, mistõttu müügitulu oleks veel väiksem kui kogu ettevõtte väärtuse hindamisel põhinev müügitulu.

(330) Lisaks Alitalia müügihinna kvantitatiivsele hindamisele täheldab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks eeldatavalt laenanud vähem kui 100 % prognoositud müügihinnast, võttes arvesse märkimisväärset ebakindlust seoses müügist või ümberkorraldamisest saadava tuluga ning vastavate menetluste lõpuleviimise aega. Kättesaadavate tõendite põhjal oleks müügi või ümberkorraldamise lõpuleviimine laenu kuuekuulise lõpptähtaja jooksul olnud väga kõrgelennuline eesmärk. Turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks arvestanud sellega, et kui seda eesmärki ei saavutata, lükkuks tagasimaksmine edasi, intressi koguneks veel rohkem ja vaja võib olla lisalaenu, pidades silmas, et Alitalia oleks endiselt olnud kahjumis (vt põhjendus 218 jj). Komisjon märgib, et viimane stsenaarium tegelikult realiseerus, kui Itaalia andis teise, 300 miljoni euro suuruse laenu, nagu on selgitatud käesoleva otsuse punktides 1.2 ja 2.

(331) Nende tõendite põhjal järeldab komisjon, et esialgne laen ei ole kooskõlas turutingimustega, sest esialgse laenu andmise ajal olid eeldatav müügitulu ja eeldatav olemasolev rahasumma väiksemad kui 630 miljonit eurot ehk põhisumma ja intress. Seepärast leiab komisjon ka, et pole vaja hinnata, kas 10 % intressimäär on kooskõlas turutingimustega, sest turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja ei oleks esialgset laenu niikuinii andnud. Seega järeldab komisjon, et kogu esialgse laenu summaga anti Alitaliale eelis.

(332) Peale selle märgib komisjon, et müügistsenaariumi puhul tehtud järeldused on kooskõlas restruktureerimisstsenaariumi omadega ja toetavad neid. Täpsemalt nende äriplaanide esimesel aastal, millel põhinevad ettevõtte väärtuse hinnangud tõendamisaruandes (punkt 4.2.1.3) ja Leonardo uuringus (punkt 4.2.2.1), on ettevõtte rahavood negatiivsed. Seega, isegi kui erivolinikud oleksid olnud võimelised Alitalia nende äriplaanide kohaselt restruktureerima, oleks esialgne laen katnud planeerimisperioodi esimese aasta eeldatava kahjumi. Seepärast poleks Alitalial olnud esialgse laenu lõpptähtajal (5. november 2017) piisavalt raha esialgse laenu ja intressi tagasimaksmiseks.

5.1.4.2.3.4.3.5. Tõendid Alitalia väärtuse kohta likvideerimisstsenaariumi korral

(333) Eri variantide hulgas Alitalia olukorraga tegelemiseks kaalus Alitalia valitsus 2016. aasta detsembris, enne erakorralise haldusmenetluse algatamise taotlemist, äriühingu likvideerimist väljaspool pankrotimenetlust kui tervendamiskava alternatiivi ([114]). Selle stsenaariumi korral oleks varade hinnanguline väärtus olnud [vähem kui 2] miljardit eurot, samas kui kohustiste summa oleks olnud [enam kui 3] miljardit eurot, mistõttu oleks netoväärtus olnud umbes –[1–2] miljardit eurot. Juhatus leidis ka, et rendilepingute ja töötajate koondamisega seotud tingimuslike kohustiste arvessevõtmine oleks suurendanud Alitalia likvideerimise kulusid [enam kui 4] miljardi euroni.

(334) Juhatuse hinnang, et varade väärtus [1–2] miljardit eurot, mida kirjeldati tervendamiskavas osana likvideerimisstsenaariumist, põhineb kõigi Alitalia bilansis kajastatud varade osade kaupa müügil vastavalt varapõhistele hindadele. Näiteks ettevõtjale kuuluva lennukipargi väärtuseks on määratud selle kehtiv kasutusaegne turuväärtus, mida on vähendatud veel 20 % sellega seotud hooldus- ja remondikulude võrra. Renditud lennukipargi hinnanguline väärtus on null, nagu ka immateriaalsel varal, kapitaliosalustel ja muudel konkreetsetel varadel (nt edasilükatud maksustamisest tulenevad soodustused, piirangutega raha jne).

(335) Komisjon leiab, et likvideerimisstsenaariumi kohase varade väärtuse põhjal ei oleks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja esialgset laenu andnud.

(336) Esiteks märkis Alitalia juhatus, et asjaomane väärtus on esialgne ja seda tuleks kinnitada hindamisega. Teiseks, kuigi erakorralise haldusmenetluse korral külmutatakse äriühingu finantskohustised, ei ole selge, kui suur osa [enam kui 3] miljardi suurustest kohustistest ja muudest tingimuslikest nõuetest alles jääks. Kolmandaks oleks varade osade kaupa müügist likvideerimisstsenaariumi korral saadud tulu järk-järgult ja pika ajavahemiku jooksul, eelkõige pidades silmas võlausaldajate piiratud õigust oma nõudeid erakorralise haldusmenetlusega hõlmatud äriühingu vastu täitmisele pöörata (vt põhjendus 47).

(337) Itaalia ametiasutused tellisid ka uuringu, et hinnata Alitalia likvideerimisväärtust erakorralise haldusmenetluse ajal. Uuring pidi koosnema kahest osast. Esimene osa, mis koostati ja esitati komisjonile, sisaldas üksnes kvalitatiivseid elemente, ja teine osa, mida komisjon ei saanud, pidi sisaldama kvantitatiivset hinnangut likvideerimisväärtuse kohta. Likvideerimist käsitleva uuringu esimese osa viimases jaos võrreldakse Alitalia müügist saadavat tulu likvideerimisstsenaariumi ja tegevuse jätkuvuse stsenaariumi korral. See võrdlus on kvalitatiivne, aga näitab selgelt, et Alitalia müügist saadav tulu oleks likvideerimisstsenaariumi korral väiksem kui tegevuse jätkuvuse stsenaariumi korral.

(338) Peale selle on komisjon hinnanud, kas erakorralise haldusmenetluse suhtes kohaldatavate õigusaktide kohaselt saaks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja nõuda maksmist, näiteks algatades Alitalia likvideerimise. Itaalia ametiasutused märkisid oma 3. juuni 2019. aasta kirjas, et Itaalia õigusaktid ei võimalda võlausaldajatel taotleda erakorralise haldusmenetluse asendamist pankrotiga. Seadusandliku dekreedi 270/99 artiklite 69 ja 70 kohaselt võib erakorralise haldusmenetluse asendamist pankrotiga nõuda pädev kohus, kes tegutseb omal algatusel või erivolinike taotluse alusel. See, et kohus võib tegutseda omal algatusel, ei muuda tõsiasja, et Itaalia õigusaktides pole ette nähtud võlausaldaja võimalust algatada Alitalia likvideerimine.

(339) Võttes arvesse eeltoodut ja ka asjaolu, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium pole täidetud, kui võtta arvesse eeldatavat tulu tegevust jätkava ettevõtte müügist, leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium poleks täidetud ka äriühingu hüpoteetilise osade kaupa likvideerimise korral.

([114]) Likvideerimisstsenaarium on esitatud samas dokumendis, milles kirjeldatakse tervendamiskava.

5.1.4.2.4. Täiendava 300 miljoni euro suuruse laenu hindamine

(340) Ilma et see mõjutaks hinnangut põhjendustes 189–191, kohaldab komisjon käesolevas punktis turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi teise laenu suhtes eraldi, st käsitades seda iseseisva ja esialgsest laenust sõltumatu meetmena ([115]). Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel tunnistab komisjon, et järgmised täiendavad asjaolud oleksid olnud turumajanduse tingimustes tegutsevale ettevõtjale teada 16. oktoobril 2017, st teise laenu andmise ajal, aga mitte esialgse laenu andmise ajal:

a) erivolinikud olid juba otsustanud Alitalia restruktureerimise asemel müüa;

b) erivolinikud olid saanud müüdavate Alitalia osade kohta pakkumusi (punkt 4.2.2.3), mis ei viinud äriühingu tegeliku müügini;

c) Leonardo uuring ja selle esitatud hinnang Alitalia väärtuse kohta oli erivolinikele kättesaadav (punkt 4.2.2.3);

d) müügimenetluse lõpuleviimise tähtaega, mis oli alguses 5. november 2017 ehk sama nagu esialgse laenu lõpptähtaeg, pikendati 30. aprillini 2018;

e) Alitalia ei maksnud tagasi esialgset laenu ega kogunenud intressi;

f) 30. septembril 2017 oli Alitalial [180–220] miljonit eurot raha lisaks [300–400] miljonile eurole 600 miljoni euro suurusest esialgsest laenust.

(341) Kooskõlas liidu kohtute kohtupraktikaga ([116]) jäetakse komisjoni hinnangus arvesse võtmata esialgse laenuga seotud eelised ja kohustused. Kuna esialgne laen kujutab endast abi, on asjaomased eelised ja kohustused seotud riigi kui avaliku sektori asutusega, mitte riigi kui turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtjaga,

(342) Seepärast hindab komisjon, milline oleks olnud Alitalia finantsseisund ilma 600 miljoni euro suuruse esialgse laenuta. Selle stsenaariumi korral oleks Alitalia sularahapositsioon 30. septembril 2017 olnud –[30–50] miljonit eurot ([117]). Oletatavasti oleks Alitalia sularahapositsioon olnud 16. oktoobril 2017 veel kehvem, kuna äriühing oli kahjumis ([118]). Kuna äriühing saab tegutseda üksnes siis, kui sissetulevad rahavood on suuremad kui väljaminevad rahavood, peab komisjon Alitalia pankrotti esialgse laenu puudumise korral mõistlikuks stsenaariumiks.

(343) Kuna Alitalia oleks ilma esialgse laenuta pankrotistunud, ei oleks ta teise laenu andmise ajal enam tegevust jätkav ettevõte ning seega poleks ükski turumajanduse tingimustes tegutsev laenuandja sel ajal teise laenu andmist kaalunud. Seepärast leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi ei saa teise laenu suhtes eraldi kohaldada. Järgmises punktis hindab komisjon kahte laenu ühe ühendatud meetmena.

5.1.4.2.5. Alitaliale antud kahe riigilaenu koostoime üldine hindamine

(344) Selles punktis hindab komisjon üldiselt kahe riigilaenu koostoimet. Järgmised asjaolud näitavad, et kaks riigilaenu on lahutamatult seotud ja moodustavad seega ühe meetme:

a) kahe riigilaenu andja (Itaalia riik);

b) Itaalia riigi ennetava käitumise puudumine, täpsemalt majandushinnangu puudumine enne kahe riigilaenu andmist, krediidiriski kaitse meetmete arvesse võtmata jätmine pärast seda, kui Alitalia ei maksnud kahte riigilaenu lõpptähtajal tagasi ega maksnud intressi (nt likvideerimine);

([115]) Vt näiteks kohtuotsus, 15. september 1998, BP Chemicals *vs.* komisjon, T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, ja kohtuotsus, 15. jaanuar 2015, Prantsusmaa *vs.* komisjon, T-1/12, ECLI:EU:T:2015:17.

([116]) Vt näiteks kohtuotsus, 24. oktoober 2013, Land Burgenland jt *vs.* komisjon, C-214/12 P, C-215/12 P ja C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682.

([117]) Sularahapositsiooni –[XX] miljonit eurot saamiseks lahutati esialgse laenu [XXX] miljonit eurot kogu sularahast, mis oli 30. septembril 2017 kättesaadav, st [XXX] miljonist eurost ([XXX] miljoni euro väärtuses sularaha ja [XXX] miljoni euro väärtuses kasutamata esialgse laenu summa).

([118]) Komisjon juhib tähelepanu tagantjärele saadud võrdlusalusele, et Alitalia kaotas tegelikult 2017. aasta septembris ja oktoobris [XX] ja [XX] miljonit eurot.

c) kahe asjaomase riigilaenu ajaline järjekord, võttes arvesse, et nende andmise kuupäevade vahele jäi vähem kui kuus kuud;

d) eesmärk, mis oli neil kahel riigilaenul, mis moodustavad osa strateegiast Alitalia toetamiseks ja turul hoidmiseks kuni tema varade müügini ning tema tegevuse ja töökohtade kindlustamiseks rahavajaduste poolautomaatse rahuldamise kaudu, olenemata laenude tagasimaksmise tõenäosusest. Seda strateegiat on kirjeldatud ka mitmes poliitilises avalduses (vt punkt 5.1.4.1);

e) Alitalia finantsseisund ja riskiolukord ajal, mil tehti otsused kummagi riigilaenu kohta ([119]).

(345) Komisjoni analüüs põhjendustes 340–343 toetab veelgi väidet, et teine laen on esialgsega lahutamatult seotud. Selle analüüsi tulemus on, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi pole võimalik teise laenu suhtes eraldi kohaldada, kuna turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks esialgse laenu puudumise korral olnud Itaalia riigiga samas olukorras. Seega on teine laen osa samast meetmest nagu esialgne laen, sest teist laenu poleks ilma esimeseta eksisteerinud.

(346) Käsitades kahte riigilaenu sama meetmena, järeldab komisjon, et kui esialgse laenuga anti Alitaliale eelis, siis anti talle eelis ka täiendava 300 miljoni euro suuruse laenuga.

Järeldus eelise olemasolu kohta

(347) Kokkuvõttes leiab komisjon esiteks, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium pole Alitaliale antud kahe riigilaenu suhtes kohaldatav. Teiseks, isegi kui see kriteerium oleks kohaldatav, leiab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium pole täidetud kahe riigilaenu kui terviku puhul ega kahe riigilaenu puhul eraldi. Seepärast järeldab komisjon, et ükski turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja poleks andnud esialgset ja täiendavat 300 miljoni euro suurust laenu, võttes arvesse tagasimaksmise väljavaadete puudumist.

(348) Samuti märgib komisjon seoses kahe riigilaenu tingimustega, et põhiosa ja intressi maksmise lõpptähtaega on pidevalt edasi lükatud, kuna Itaalia ametiasutuste peamine eesmärk oli tagada Alitaliale täiendav likviidsus, olenemata sellega seotud tingimustest. Seega järeldab komisjon, et kaks riigilaenu liigituvad toetusteks, mille Itaalia valitsus andis Alitalia tegevuse jätkuvuse toetamiseks.

(349) Kuna komisjon leiab, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei ole kahe riigilaenu suhtes kohaldatav ja et isegi kui see oleks kohaldatav, poleks see täidetud, sest ükski turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja ei oleks Alitaliale neid laene andnud, järeldab komisjon kokkuvõttes, et Itaalia riik andis Alitaliale eelise, mis on võrdne kahe laenu nominaalsummaga, st 900 miljoni euroga.

5.1.5. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele*

(350) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on meede riigiabi, kui see kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust ([120])

(351) Riigi võetud meedet käsitatakse meetmena, mis moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi, kui see võib parandada abisaaja konkurentsiolukorda võrreldes konkureerivate ettevõtjatega. Seega piisab sellest, kui abi võimaldab abisaajal säilitada tugevama konkurentsipositsiooni võrreldes sellega, mis tal oleks olnud abi saamata.

(352) Erakorralise haldusmenetluse kava kohaselt on Alitalia kontsern Itaalia peamine lennuettevõtja. Täpsemalt oli Alitalia turuosa 12,6 % kogu Itaaliast lähtuvast ja Itaaliasse suunduvast reisijateveost (32,6 %, kui võtta arvesse vedu üksnes riiklikus võrgustikus) ning 2017. aasta esimesel 10 kuul vedas ta umbes 18,5 miljonit reisijat (16,3 miljonit Alitalia ja 2,2 miljonit Cityliner), seejuures 55 % riigisisestel marsruutidel, 32 % rahvusvahelistel marsruutidel

([119]) Vt näiteks kohtuotsus, Üldkohus, 15. september 1998, BP Chemicals *vs.* komisjon, T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, punktid 170 ja 171, ning kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. märts 2013, Bouygues ja Bouygues Télécom *vs.* komisjon jt, liidetud kohtuasjad C-399/10 P ja C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, punktid 103 ja 104.

([120]) Kohtuotsus, 30. aprill 1998, Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

ja 13 % mandritevahelistel marsruutidel. 2017. aasta esimesel 10 kuul toimusid Alitalia lennud 94 sihtkohta, millest 26 asusid Itaalias ja 68 mujal maailmas, kusjuures nädalas tehti kokku üle 4 200 lennu. Vastavalt erivolinike kvartaliaruandele, mis avaldati 2018. aasta septembris, ([121]) on Itaalia reisijate lennutranspordi turul palju konkurentsi ning seda turgu iseloomustab muu hulgas odavlennufirmade suur turuosa siseturul (Euroopa suurim) ja Euroopa-sisesel turul.

(353) Seepärast leiab komisjon, et kaks riigilaenu mõjutavad liikmesriikidevahelist kaubandust, kuna need on seotud Alitaliaga, kelle transporditegevus puudutab juba oma olemuse poolest otseselt kaubandust ja hõlmab mitut liikmesriiki, nagu näidatud eespool. Samuti moonutavad või ähvardavad moonutada need laenud konkurentsi siseturul, sest need on seotud üksnes ühe äriühinguga, kes konkureerib Euroopa võrgustikus teiste lennuette-võtjatega.

Järeldus abi olemasolu kohta

(354) Eeltoodut arvestades järeldab komisjon, et kaks riigilaenu hõlmavad abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, ning hindab seepärast abi seaduslikkust ja siseturuga kokkusobivust. Otsesed abisaajad on Alitalia ja see osa Alitalia kontsernist, mis moodustab riigiabi eeskirjade kohaldamisel majandusüksuse. Sellist majandusüksust käsitatakse asjaomase ettevõtjana, mis on abimeetme puhul abisaaja. Et teha kindlaks, kas mitu isikut moodustavad majandusüksuse, uurivad liidu kohtud kontrolliva osaluse või funktsionaalsete, majanduslike või orgaaniliste seoste olemasolu.

5.2. **Abi seaduslikkus**

(355) Komisjon märgib, et kaks riigilaenu anti Alitaliale enne komisjoni teavitamist. Seega rikuti kaht riigilaenu andes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 ja seal sätestatud rakendamiskeeldu.

(356) Kuna leiti, et kaks riigilaenu on abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, järeldab komisjon seega, et need kujutavad endast ebaseaduslikku riigiabi.

6. **ABI KOKKUSOBIVUS SISETURUGA**

(357) Kuna kaks riigilaenu kujutavad endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab komisjon hindama, kas selle abi võib tunnistada siseturuga kokkusobivaks.

(358) Riigiabi peetakse siseturuga kokkusobivaks, kui see kuulub mõne aluslepingu artikli 107 lõikes 2 loetletud aluse alla, ja seda võidakse pidada siseturuga kokkusobivaks, kui komisjon leiab, et see kuulub mõne aluslepingu artikli 107 lõikes 3 loetletud aluse alla.

(359) Abi andnud liikmesriigil lasub aga kohustus tõendada, et antud riigiabi on siseturuga kooskõlas ([122]).

6.1. **ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ning eelkõige päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohane hindamine**

6.1.1. *ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ning eelkõige päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohane kokkusobivus*

(360) Itaalia väidab, et kui kaht riigilaenu peetaks riigiabiks, tuleks neid hinnata päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohase päästmisabina, sest Alitalia on raskustes olev ettevõtja, ja et need laenud oleksid nimetatud suuniste kohaselt siseturuga kokkusobivad. Suunistes on esitatud eeskirjad ja tingimused päästmis- ja ümberkorraldamisabi kokkusobivuse hindamiseks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

([121]) http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/doc-3-relazione-az-trim–1-luglio–30-settembre-2018-omissis.pdf.
([122]) Kohtuasi T-68/03, Olympiaki Aeroporia Ypiresies *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2007:253, punkt 34.

(361) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel võib komisjon pidada siseturuga kokkusobivaks riigiabi Euroopa Liidus teatud majandustegevuse arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(362) Praegusel juhul on komisjon hinnanud meetme kokkusobivust ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ning eelkõige päästmise ja ümberkorraldamise suuniste alusel.

(363) Komisjon leiab, et Alitalia liigitub päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 20 alapunkti c kohaselt raskustes olevaks ettevõtjaks, kuna ta oli asjaomasel ajal kuulutatud maksejõuetuks (põhjendus 41). Seega on päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohane päästmis- ja ümberkorraldusabi ainus alus abi kokkusobivuse hindamiseks.

(364) Siinkohal on asjakohased nimetatud suunistes määratletud kaks abiliiki, nimelt päästmisabi ja ümberkorraldusabi.

(365) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 26 kohaselt on päästmisabi oma laadilt kiire ja ajutine abi. Selle esmaeesmärk on hoida põdurat ettevõtjat pinnal lühikest aega seni, kuni ümberkorraldus- või likvideerimiskava on välja töötatud.

(366) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 27 kohaselt tähendab ümberkorraldusabi sageli pikemat abi, millega tuleb taastada abisaaja pikaajaline elujõulisus, tuginedes realistlikule, ühtsele ja laiaulatuslikule ümberkorralduskavale, võimaldades samas ettevõtjal anda sobivalt oma panus ja jagada kulusid ning piirates võimalikke konkurentsimoonutusi.

(367) Kuigi Itaalia väitis, et kaks riigilaenu võivad kujutada endast päästmisabi (juhul kui need üldse abi hõlmavad), pole ta väitnud, et need võivad kujutada endast ümberkorraldusabi. Samuti pole Itaalia esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et need laenud vastavad päästmise ja ümberkorraldamise suunistes sätestatud ümberkorraldusabi kriteeriumidele.

(368) Et päästmis- või ümberkorraldusabi saaks pidada päästmise ja ümberkorraldamise suunistega kooskõlas olevaks, peab see vastama kumulatiivsetele kriteeriumidele, mis on sätestatud nimetatud suuniste 3. jaos.

6.1.2. *Päästmisabi kokkusobivus*

(369) Seoses päästmisabiga tegi komisjon menetluse algatamise otsuses esialgse järelduse, et kaks riigilaenu ei olnud siseturuga kokkusobivad, kuna need ei vastanud päästmise ja ümberkorraldamise suunistes esitatud kolmele kriteeriumile: i) asjakohasus (punkti 38 alapunkt c ja punkti 55 alapunkt d); ii) proportsionaalsus (punkti 38 alapunkt e); iii) mõju konkurentsile ja kaubandusele (punkti 38 alapunkt f).

(370) Seoses asjakohasusega märkis komisjon menetluse algatamise otsuses, et esialgset laenu ei makstud tagasi kuue kuu jooksul pärast esimese osa väljamaksmist Alitaliale (st enne 4. novembrit 2017), tagasimaksmise tähtaega oli pikendatud enam kui aasta võrra ja antud oli täiendav 300 miljoni euro suurune laen.

(371) Komisjon märgib, et kahe riigilaenu päästmisabiks liigitamiseks vajalik asjakohasuse kriteerium pole täidetud, sest täidetud polnud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 55 kohased tingimused: a) kahte riigilaenu pole makstud tagasi kuue kuu jooksul alates nende andmisest; b) puudus ümberkorralduskava päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jao 3.1.2 tähenduses; c) puudus likvideerimiskava päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 55 alapunkti d alapunkti iii tähenduses. Täpsemalt tähendab see järgmist.

a) käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäeval ei olnud tagasi makstud 2. mail 2017 antud esialgset laenu ega 16. oktoobril 2017 antud täiendavat 300 miljoni euro suurust laenu;

b) Itaalia ametiasutused ei esitanud komisjonile ametlikult ümberkorralduskava, mille eesmärk oleks olnud taastada Alitalia pikaajaline elujõulisus, nagu on nõutud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 55 alapunkti d alapunktis ii, ning

c) Itaalia ametiasutused ei esitanud komisjonile ametlikult ja mõistliku aja jooksul kava Alitalia likvideerimiseks (likvideerimiskava), nagu on nõutud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 55 alapunkti d alapunktis iii. Sellega seoses tuleb märkida, et erakorralise haldusmenetluse kava ei kujuta endast likvideerimiskava selle ajakava tõttu ja seetõttu, et pakkujale oli jäetud ostetavate varade ulatuse valimisel suur vabadus.

(372) Kuna päästmisabi tingimused on kumulatiivsed, järeldab komisjon, ilma et oleks vaja uurida muid kriteeriume, et kaks riigilaenu ei liigitu päästmisabiks päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses. Seepärast pole võimalik pidada kahte riigilaenu suunistes sätestatud päästmisabi käsitlevate eeskirjade kohaselt siseturuga kokkusobivaks.

6.1.3. *Ümberkorraldusabi kokkusobivus*

(373) Mis puudutab ümberkorraldusabi, siis nagu on märgitud põhjenduse 371 punktis b, ei ole Itaalia ametiasutused esitanud komisjonile ümberkorralduskava, mille eesmärk oleks taastada pikaajaline elujõulisus, ega likvideerimiskava, mis hõlmab Alitalia varade müüki ja sellele järgnevat äriühingu likvideerimist mõistliku aja jooksul, nagu on nõutud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 55 alapunkti d alapunktides ii ja iii.

(374) Sellele vaatamata uurib komisjon, kas mõni Itaalia esitatud dokumentidest võib kujutada endast ümberkorralduskava. Ainus dokument, mis võiks selliseks kavaks liigituda, on erakorralise haldusmenetluse kava (vt põhjendus 43).

(375) Itaalia väitis, et erakorralist haldusmenetlust käsitlevates eeskirjades pole nõutud, et erivolinikud koostaksid ümberkorralduskava, kuigi müügiprotsessi lõpus võib Alitalia ostja koostada tööstuskava.

(376) Komisjon leiab, et erakorralise haldusmenetluse kava ei saa pidada päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jao 3.1.2 kohaseks realistlikuks, ühtseks ja laiaulatuslikuks ümberkorralduskavaks, mille eesmärk on taastada Alitalia pikaajaline elujõulisus, vaid üksnes kavaks, mille eesmärk on tagada Alitalia tegevuse jätkumine kuni tema kasutatava vara müügi lõpuleviimiseni. Selles pole kirjeldatud Alitalia tegevuse ümberkorraldamist ega ratsionaliseerimist ega meetmeid tema elujõulisuse ja konkurentsivõime taastamiseks.

(377) Kavas keskendutakse üksnes Alitalia tegevusega seotud varade säilitamisele tema äritegevuse jätkumise kaudu, et viia lõpule müügiprotsess ([123]). Võttes arvesse, et erakorraline haldusmenetlus oli alles algusjärgus, ja ka kava üldist makromajanduslikku raamistikku, ([124]) ei sisalda kava isegi erakorralise haldusmenetluse eeldatavatel tulemustel põhinevat (lõplikku ja kvantitatiivset) prognoosi Alitalia võlgade tasumise kohta.

(378) Mis puudutab ümberkorraldusabi proportsionaalsust, siis nagu on sätestatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 61, peavad ümberkorraldusabi summa ja osatähtsus rangelt piirduma ettevõetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga, pidades silmas abisaaja, selle osanike või seda hõlmava kontserni olemasolevaid rahalisi vahendeid. Eelkõige tuleb tagada abisaaja piisav omapanus ümberkorralduse kuludesse ja kulude jagamine.

(379) Itaalia pole esitanud tõendeid, et ükski investor või investorite rühm sooviks anda uue „omapanuse“, mis peaks olema kooskõlas abi summaga (vähemalt kahe riigilaenu põhisummaga), nagu on nõutud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jaos 3.5.2.1.

(380) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 76 kohaselt tuleb ümberkorraldusabi andmisel võtta meetmeid konkurentsimoonutuste piiramiseks, et minimeerida negatiivset mõju kaubandustingimustele nii palju kui võimalik ja tagada positiivsete mõjude ülekaal.

([123]) Vt erakorralise haldusmenetluse kava lk 6.
([124]) Vt erakorralise haldusmenetluse kava lk 145.

(381) Itaalia ametiasutused ei ole esitanud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jaos 3.6.2 nõutud põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimise meetmeid (kompensatsioonimeetmeid), nagu pakutavate istekohtkilomeetrite arvu vähendamine või lennujaama teenindusaegade vähendamine.

(382) Kuna ümberkorraldusabi tingimused on kumulatiivsed, järeldab komisjon, ilma et oleks vaja uurida muid ümberkorraldusabi kriteeriume, et kaks riigilaenu ei liigitu ümberkorraldusabiks päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses, kuna puuduvad tõendid, et:

a) ükski Itaalia esitatud dokument liigitub ümberkorralduskavaks, mille eesmärk on taastada Alitalia pikaajaline elujõulisus, nagu on nõutud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jaos 3.1.2;

b) ükski investor on valmis andma päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jaos 3.5.2.1 nõutud omapanuse ning

c) rakendatakse päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jao 3.6.2 kohaseid kompensatsioonimeetmeid.

(383) Kokkuvõttes järeldab komisjon, et kahte riigilaenu ei saa pidada kokkusobivaks päästmis- või ümberkorraldusabiks. Kuna Itaalia pole esitanud tõendeid seoses ühegi muu kokkusobivuse alusega, järeldab komisjon, et kaks riigilaenu on siseturuga kokkusobimatud.

7. **JÄRELDUS**

(384) Komisjon leiab, et meede, mis seisneb 600 miljoni euro suuruse laenu ja 300 miljoni euro suuruse laenu andmises Alitaliale, kujutab endast kokkusobimatut abi. Itaalia on rakendanud kõnealust abimeedet ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

8. **TAGASINÕUDMINE**

(385) Kooskõlas liidu kohtute väljakujunenud kohtupraktikaga on määruse (EL) 2015/1589 artikli 16 lõikes 1 sätestatud, et „[k]ui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada“.

(386) Seega, võttes arvesse, et kõnealused kaks riigilaenu anti ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes ja et neid tuleb pidada ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks abiks, tuleks nõuda see abi tagasi, et taastada enne laenude andmist siseturul valitsenud olukord. Abi tuleks tagasi nõuda alates kuupäevast, mil abi anti abisaaja käsutusse, kuni selle tegeliku tagasimaksmiseni. Tagasinõutava abisumma pealt tuleks arvestada intressi kuni abi tegeliku tagasimaksmiseni.

(387) Nagu on märgitud põhjenduses 349, liigitub kogu kahe riigilaenu summa eeliseks, mille Itaalia andis Alitaliale. Seepärast saab juba praeguses etapis hinnata abi põhisummaks 900 miljonit eurot. Itaalia peab arvutama tagasinõudmise intressi, mis koguneb alates abi Alitaliale väljamaksmise kuupäevast kuni abi põhisumma täieliku tagasimaksmiseni. Intress tuleks arvutada liitintressina vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([125]) V peatükile.

(388) Kohustus maksta tagasi abisumma ja kohaldatav tagasinõudmise intress, mis on arvutatud vastavalt põhjenduses 387 kirjeldatud metoodikale, kehtib olenemata mistahes täiendavast intressist, mida Itaalia võib Alitalialt nõuda siseriikliku õiguse või Alitalia ja Itaalia vaheliste lepingute alusel. Itaalia ei tohi aga tugineda ühelegi siseriiklikus õiguses või abisaajaga sõlmitud lepingus sisalduvale klauslile ega sättele selleks, et lükata tagasinõudmist edasi rohkem kui neli kuud alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest või et vähendada tagasinõutavat summat, mis peab sisaldama abi põhisummat 900 miljonit eurot ja kohaldatavat tagasinõudmise intressi.

([125]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

(389) Peale selle märgib komisjon, et riigiabi eeskirjade kohaldamisel võib Alitalia (abi põhisumma puhul kindlaks tehtud otsene abisaaja) moodustada majandusüksuse muude Alitalia kontserni äriühingutega võimaliku kontrolli tõttu, mis Alitalial nende üle on (vt põhjendus 354). Komisjon leiab, et Itaalia peaks kõigepealt nõudma Alitalialt tagasi Alitalia kontsernile antud ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu abi. Kui Alitalialt pole võimalik täielikku abisummat tagasi nõuda, peaks Itaalia nõudma ülejäänud summa tagasi mistahes muult eraldiseisvalt juriidiliselt isikult, kes kuulub Alitalia kontserni ja moodustab Alitaliaga ühe majandusüksuse, tagamaks, et tagasinõudmisega kõrvaldatakse antud eelis ja taastatakse turul varem valitsenud olukord,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

600 miljoni euro suurune laen ja 300 miljoni euro suurune laen, mille Itaalia andis ettevõtjale Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria vastavalt 2. mail 2017 ja 16. oktoobril 2017, kujutavad endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Itaalia andis kõnealust riigiabi ebaseaduslikult, rikkudes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

Artikkel 2

Riigiabi, mis anti ettevõtjale Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria 600 miljoni euro suuruse laenuna ja 300 miljoni euro suuruse laenuna vastavalt 2. mail 2017 ja 16. oktoobril 2017, on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 3

1. Itaalia nõuab artikli 1 lõikes 2 osutatud siseturuga kokkusobimatu abi abisaajalt tagasi.

2. Tagasinõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, millal need anti abisaaja käsutusse, kuni nende tegeliku tagasimaksmiseni.

3. Lõikes 2 osutatud intress arvutatakse liitintressina vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 V peatükile.

Artikkel 4

1. Artikli 1 lõikes 2 osutatud abi nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

2. Itaalia tagab käesoleva otsuse täitmise nelja kuu jooksul alates otsuse teatavakstegemisest.

Artikkel 5

1. Kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist esitab Itaalia järgmise teabe:

a) abisaajalt tagasi nõutav kogusumma (põhisumma ja intress);

b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud või kavandatavate meetmete üksikasjalik kirjeldus ning

c) dokumendid, mis tõendavad, et abisaajale on antud korraldus abi tagasi maksta.

2. Itaalia teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetavate riiklike meetmete rakendamisest, kuni artikli 1 lõikes 2 osutatud abi on täies ulatuses tagasi makstud. Ta esitab komisjoni taotluse korral viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud või kavandatud meetmete kohta. Ta esitab ka üksikasjalikud andmed abisaajalt juba tagasi saadud abisummade ja intresside kohta.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 10. september 2021

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER